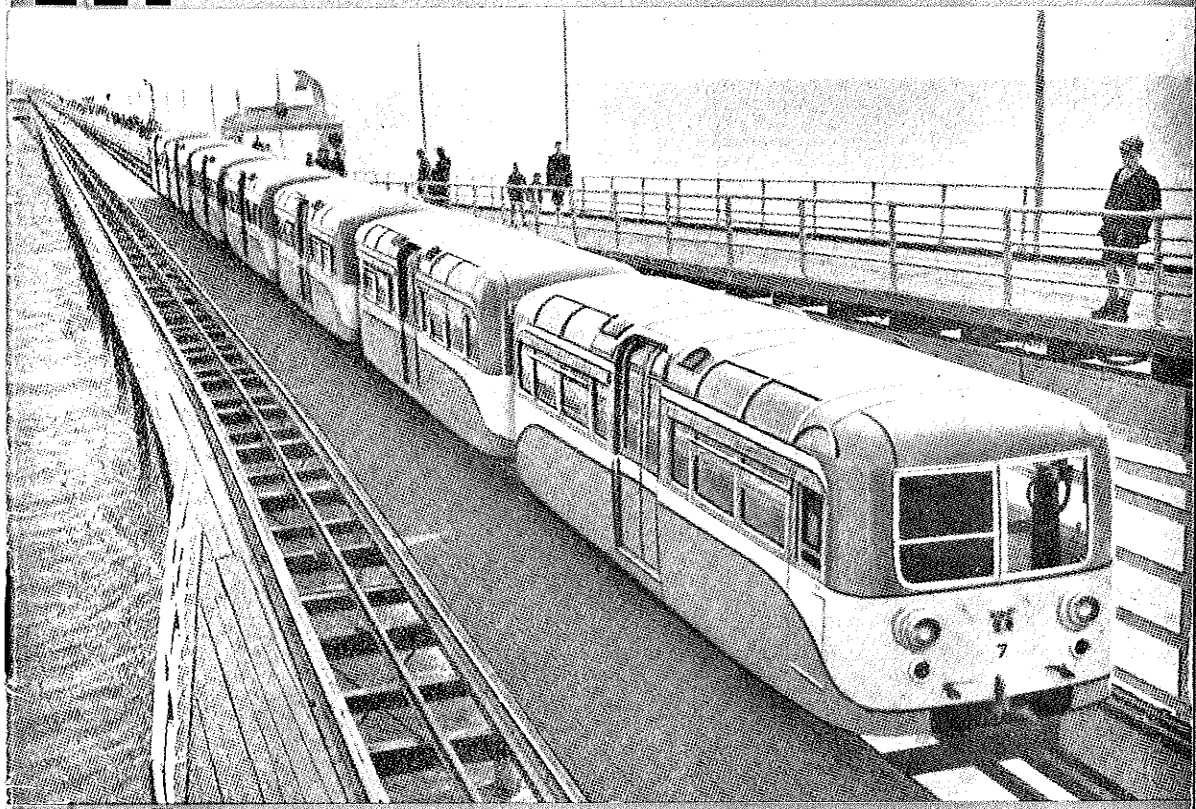
NOVEMBRE 1950

LOCO-REVUE

LA REVUE DES AMATEURS DE CHEMIN DE FER



LIRE DANS CE NUMÉRO :

Construction d'une Bretelle double.
Un réseau en « O ».
Construction d'un Autorail.
Les Tramways Parisiens.
Etc.., etc...

N° 87

Prix Frs 80

AU PELICAN

45, Passage du Havre (rue Saint-Lazare). - Rotonde, **PARIS** (9e)

Téléphone TRInité 55-54

A l'entresol : **Salle de Démonstration**

TOUT CE QUI CONCERNE LE CHEMIN DE FER

TOUTES LES MARQUES DE TRAINS ET LEURS ACCESSOIRES

RÉPARATIONS

AVIONS ET BATEAUX A CONSTRUIRE

:: PIÈCES DÉTACHÉES ET MOTEURS ::

TOUT CE QUI CONCERNE LE MODÈLE RÉDUIT

Demandez notre nouvel Album illustré 1949-50 (100 clichés)
Prix : **CENT** frs contre ce montant au C.C.P. CASTAING Paris 6021-47

" AU MOUSQUETAIRE "

(près place des Ternes)

108, Boulevard de Courcelles, **PARIS** (17e) Wag. 26-66

Spécialiste du Train électrique O et H.O

Dépositaire de :

« VUILLAUME », « MINIATRAIN », « JEAN-LOUIS », « V. B. », « J. L. »

De la pièce détachée à l'installation complète

Tous les samedis, à partir de 14 heures, un Spécialiste est à votre entière disposition pour tous renseignements

Plateau permanent de démonstration « H.O »

En O : Toutes marques et accessoires, tous travaux et devis sur demande

LOCO-REVUE

Volume IX **Numéro 87**

LOCO-REVUE
Fondée en 1937

Place de l'Eglise
MONTCHAUVET
(S.-et-O.)
Téléph. 19

Directeur :
J. FOURNEREAU

R. C. Mantes 7.180
Chèques postaux :
2081-39 Paris

Paraît le 15
de chaque mois

Le numéro :
France ..... **80 fr.**
Etranger ..... **90 fr.**

Abonnement annuel :
France ..... **750 fr.**
Etranger .... **900 fr.**

Tarif publicitaire
sur demande

TABLE DES MATIÈRES

NOVEMBRE 1950

Construction d'une Bretelle double..... 303
Le Réseau Liburnia 306
Les Tramways Parisiens 310
Les Ecartements « O » et « HO »..... 316
Construction d'un Autorail 318
Réflexions sur un vieux « Chaix »..... 321
Trucs et Moyens 326

NOTRE COUVERTURE

Les nouvelles voitures du train électrique de la jetée de Southend on Sea, longue de 2 km. Cette ligne transporte 3 millions de voyageurs par an.

Cliché ING-FER.

LOCO-REVUE
EST A VOTRE DISPOSITION EN

FRANCE : Dans les principales maisons spécialisées.
BELGIQUE : A.B.A.C., 14, place de la Constitution, **Bruxelles.**
DANEMARK : Modelgernbanen, Strandvej 4 x, Copenhague ϕ.
ETATS-UNIS : A.C. KALMBACH, 1027 North Seventh St., **Milwaukee 3,** Wisconsin, U.S.A.
GRANDE-BRETAGNE : PERCIVAL MARSHALL, 23 Great Queen St., **Londres,** W.C.2.
ITALIE : FERROVIE, Piazza di Porta, S. Mamolo 3, **Bologne.**
SUISSE : R. MARESCOT, 23, boul. de la Forêt, La Rosiaz, **Lausanne.** C.C.P. 11-3541 Lausanne.

N. B. — Il ne reste plus aucun exemplaire des nos 1 à 46 et 51 à 55 inclus de « Loco-Revue ». Afin d'être bien certain d'obtenir votre exemplaire à chaque nouvelle parution, ABONNEZ-vous...

Nous rappelons que tous les textes et clichés doivent nous parvenir au plus tard UN MOIS avant la parution du numéro où ils doivent figurer. Il est rappelé qu'à toutes demandes de renseignements il doit être joint un timbre pour la réponse.

Prière de joindre **vingt francs** à toute demande de changement d'adresse.

DE-CI, DE-LA

Le numéro de Noël de « Loco-Revue », d'une cinquantaine de pages, paraîtra dans les premiers jours de Décembre au prix de frs 120. Il comprendra de nombreux articles, entre autres : une description très intéressante d'un réseau de tramways en « HO », d'un autre réseau en « O »; l'illumination des véhicules par courant superposé permettant l'éclairage tant à l'arrêt qu'en marche; la construction de modèles réduits, les plans d'une Gare de moyenne importance, des plans de machines; un article sur les C.F. Départ.; des travaux d'Amateurs Trucs et Moyens, etc... Amis lecteurs, retenez dès à présent votre numéro chez votre dépositaire habituel.

■

La construction d'un Chemin de Fer Métropolitain vient d'être décidée à Budapest. Trois lignes principales sont prévues : deux diagonales Est-Ouest et Nord-Sud et une circulaire reliant les terminus des précédentes. On pense que la ligne Est-Ouest sera ouverte au trafic en 1954. La largeur intérieure des tunnels sera de 5 m. et la longueur des quais de 120 m. Les stations seront reliées à l'extérieur par des escaliers mécaniques. Les wagons auront une longueur de 19 m. et transporteront 240 voyageurs. Les rames se composeront de 2, 4 et 6 voitures. La vitesse maximum sera de 70 kmh. On compte que la première ligne reviendra à soixante milliards.

■

Une Fédération Allemande des Clubs Modélistes Ferroviaires a été fondée à Francfort-sur-le-Main, le 29 octobre 1949. Elle groupe tous les Clubs d'Amateurs et a de fort nombreuses tâches à remplir. Son gros travail actuel est de mener à bien la standardisation intégrale des dimensions à observer dans la construction des Modèles réduits. Ceci afin de permettre l'interchangeabilité des pièces et la permutation de modèles sur tous les réseaux de clubs ou d'Amateurs. La Fédération doit également coordonner la préparation des Expositions, des Réunions, des Conférences et assurer la liaison avec les Administrations et les Journaux. Grâce au dynamisme de M. K. Fuchsel, son président, et de M. Henkler, le président du M.E.C. d'Hanovre, elle a déjà mené à bien de nombreux travaux. Tous nos compliments et tous nos vœux à cette jeune Association.

■

Le 24 Décembre 1888, sur la ligne de Baltimore à Cincinnati, une 230 vieille de 34 ans, munie d'une chaudière avec foyer « wagon top » portant un dôme flanqué de deux soupapes à balances a fait explosion alors qu'elle remorquait un train de voyageurs à 48 kmh. Le fracas de l'explosion fut entendu à 8 km, la lanterne volumineuse a été brisée et volatilisée, l'enveloppe de la chaudière s'est déchirée et repliée sur elle-même, quand à la première virole, elle a été arrachée et projetée dans l'espace. Les tubes ont été tordus mais sont restés dans l'ensemble adhérents à la plaque tubulaire avant. Il n'y a pas eu de blessés, mais le chauffeur ainsi que le mécanicien ont été recouverts de suie.

■

Dans le pays de Galles, il existe une curieuse petite ligne de Chemin de Fer appelée le « Tal-y-Llyn » Railway. Longue d'une dizaine de kilomètres, elle existe depuis 85 ans et relie Towyn à Abergynolwyn. La voie est à l'écartement de 0 m. 75 et est en rail vignole. Ce petit réseau n'a jamais possédé plus de deux machines construites en 1865, une 021 et une 020. La limite de vitesse permise est de 16 kmh. et le trajet total demande 40 à 50 minutes. Le parc de voitures comprend quatre véhicules à deux essieux n'ayant de portes que d'un seul côté, les quais des gares étant toujours situés de ce côté.

■

Faisant suite à la note parue dans « Loco-Revue » d'Octobre sous le titre : « Dernière Heure », nous informons nos lecteurs que le transfert des Etbs J.F.J. et des Editions « Loco-Revue » de Montchauvet dans leur nouvelle résidence à Auray (Morbihan) aura lieu fin courant. Nous demandons à notre fidèle clientèle d'être indulgente pour les délais de réponses et d'envois qui seront nécessairement un peu plus longs durant la période d'installation. Nous nous efforcerons d'ailleurs d'écourter celle-ci autant que possible. A tous merci d'avance. Tous les renseignements au sujet de la nouvelle adresse seront donnés dans le numéro de Noël de « Loco-Revue ».

CONSTRUCTION D'UNE BRETELLE DOUBLE

Ainsi que nous vous l'avons annoncé précédemment, et à la demande de bon nombre de nos lecteurs, nous avons le plaisir de vous donner dans ce numéro le moyen de construire une bretelle double. Cet appareil, qui n'est en somme que la juxtaposition de deux bretelles simples de sens opposés, se complique du fait du croisement central qui, s'il n'est pas bien réalisé, peut provoquer des déraillements.

L'alimentation peut également créer des soucis, dans les cas suivants : rail central, rail latéral et voies à deux files de rail. Par contre, l'alimentation au moyen de caténaires ou de contacts par plots ne donne aucun ennui.

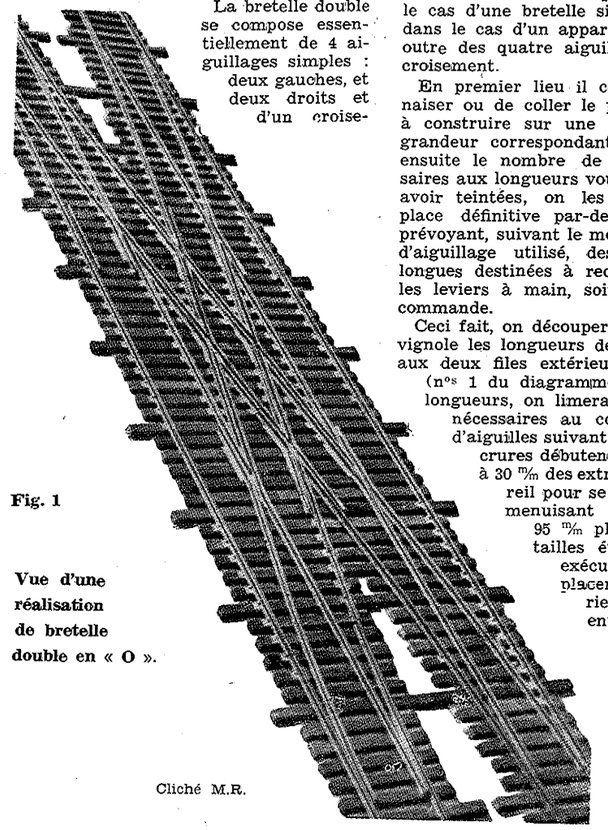


Fig. 1

Vue d'une réalisation de bretelle double en « O ».

Cliché M.R.

La bretelle double se compose essentiellement de 4 aiguillages simples : deux gauches, et deux droits et d'un croisement dont l'angle des pointes au rayon de 0 m. 90 est de 32°. Celui-ci se trouve être le double des angles formés par les pointes de cœur des aiguilles qui sont, eux, de 16°. Le diagramme de la page 304 et le plan 3011 des Editions « Loco-Revue » donnent d'ailleurs la position et la mesure exacte de ces pointes pour un appareil en écartement 0. Par contre, l'angle obtus formé par le point de croisement même des deux voies, au centre du dit croisement, est de 148°.

Le processus de la construction d'une bretelle est à peu près le même que celui d'un aiguillage simple. Si ce n'est que le travail se trouve multiplié par deux dans le cas d'une bretelle simple et par cinq dans le cas d'un appareil double qui, en outre des quatre aiguilles, comporte un croisement.

En premier lieu il conviendra de punaiser ou de coller le plan de l'appareil à construire sur une forte planche de grandeur correspondante. On découpera ensuite le nombre de traverses nécessaires aux longueurs voulues et, après les avoir teintées, on les pointera à leur place définitive par-dessus le plan, en prévoyant, suivant le mode de commande d'aiguillage utilisé, des traverses plus longues destinées à recevoir, soit le ou les leviers à main, soit les électros de commande.

Ceci fait, on découpera dans du profilé vignole les longueurs de rail nécessaires aux deux files extérieures de l'appareil (nos 1 du diagramme). Sur ces deux longueurs, on limera les échancrures nécessaires au collage des lames d'aiguilles suivant fig. 5. Ces échancrures débutent sur le plan 3011 à 30 m/m des extrémités de l'appareil pour se terminer, en s'amenuisant progressivement, 95 m/m plus loin. Ces entailles étant proprement exécutées, on pourra placer les 2 rails extérieurs en respectant entre eux un écartement de 122 m/m. Cette dimension est obtenue en tenant compte d'un entraxe des voies de 90 m/m auquel s'ajoutent deux demi largeurs de voie, soit 90 + 16 et + 16 = 122 m/m.

Fig. 3. — Diagramme réduit d'une bretelle double

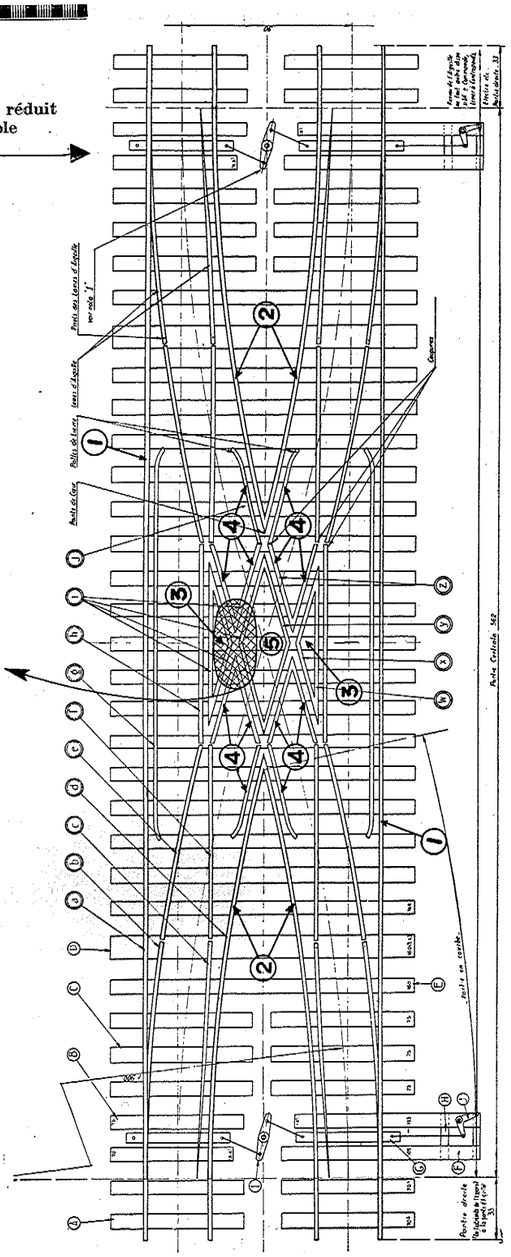


Fig. 2. — Ecartements des voies

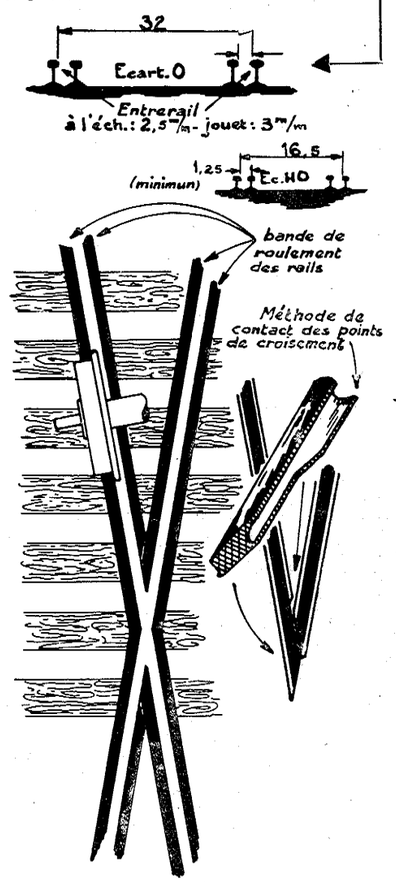


Fig. 4. — Détail de construction des pointes de cœur

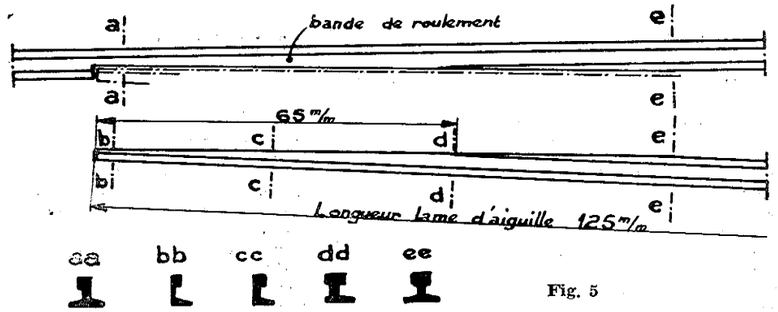


Fig. 5

Pour la pose des rails en général, il sera bon de percer les semelles des profilés toutes les trois ou quatre traverses, de façon à pouvoir pointer le rail au travers de la semelle à ces endroits.

Vient ensuite la pose des deux files de rails intérieurs au branchement (nos 2 du diagramme). Ces files comportent également l'échancrure décrite plus haut et de plus se raccordent en forme d'ogive pour former les pointes de cœur du croisement dont l'angle est de 32° à la pointe. Deux solutions s'offrent à l'amateur pour la construction de ces pointes en utilisant du rail vignole. La première est celle dont nous donnons le croquis (fig. 4) et qui est la plus facile. La seconde consiste à effiler les deux rails jusqu'à ce que l'angle formé corresponde à l'angle de la pointe portée sur le plan. Il existe également une troisième méthode beaucoup plus simple : utiliser des pointes de cœur toutes faites en bronze moulé. Malheureusement ces pièces sont chères et n'existent que dans peu de dimensions. Dans les deux premiers cas, une fois l'ajustage au point on devra souder les deux bouts de rail en les maintenant en place sur une planchette à l'aide de quelques pointes; mais il faudra faire bien attention à ce que la base des rails soit bien horizontale. Après soudure, donner un coup de lime de façon à rendre la pièce bien nette et le chemin de roulement bien plan, afin qu'il n'y ait aucun heurt au passage des roues.

Les deux pièces suivantes à exécuter seront les deux triangles extérieurs au croisement (n° 3 du diagramme) dont les bases font partie de la file intérieure des rails de la bretelle. Il faudra veiller à ce que ces deux triangles soient absolument égaux et que leurs angles soient bien conformes au plan. L'exécution de ces deux pièces est faite également suivant le principe de la fig. 4. Les deux triangles terminés seront mis en place après perçage des semelles, exactement au centre de l'appareil de voie, bien parallèles aux files extérieurs des rails de la bretelle, et accusant la dimension standard de la voie qui est de 32 m/m en 0.

Nous nous occuperons à présent des quatre pièces marquées du chiffre 4 sur le diagramme. Ces pièces forment d'une part les contre-rails des voies du croisement, d'autre part les rails de roulement du dit croisement, assurant ainsi la continuité du roulement entre les parties en ogive (n° 2 du diagramme) et les triangles (n° 3). Ces pièces seront constituées par trois petits morceaux de rail découpés aux cotes désirées, taillées, ajustées et soudées. Même procédé de pose par pointes traversant le patin des rails. Il ne faudra pas manquer de veiller au parfait alignement avec les pièces 2 et 3.

Vient ensuite le losange central, pièce n° 5 du diagramme ci-contre, qui nécessite un ajustage important. En effet, quoi que ce losange ne soit qu'un guide puisqu'aucun bandage de roues ne passe dessus, il doit être très exactement dimensionné et « s'incruster au poil » dans la partie centrale restée libre du croisement. S'inspirer des procédés indiqués plus haut pour sa construction et sa mise en place.

Notre partie centrale est donc terminee et nous allons nous occuper des quatre aiguillages symétriques pour lesquels il faudra préparer huit lames d'aiguilles dont :

— deux lames droites taillées sur leur flanc droit pour branchement à gauche;
— deux lames courbes taillées sur leur flanc gauche pour branchement à gauche;
— deux lames courbes taillées sur leur flanc droit pour branchement à droite;
— deux lames droites taillées sur leur flanc gauche pour branchement à droite.

Nous prions nos lecteurs de se reporter à notre précédent article pour la fixation

(suite et fin page 309).

LE RÉSEAU LIBURNIA

Tout enfant, j'aimais déjà beaucoup les trains; je ne manquais jamais l'occasion d'admirer longuement le trafic de la gare de triage de Nice, ville que nous habitions à cette époque. Mon ambition était alors de devenir « conducteur de locomotives ».

Mais ma destinée fut autre et j'abandonnai les trains jusqu'au jour où étant en occupation en Allemagne, un camarade m'avisa qu'il avait découvert une boutique vendant des trains électriques. Je me rendis à cette adresse et y achetai, « pour mon fils » évidemment, une boite Maerklin comprenant un rond de rails, une loco 0-2-0 et deux wagons de marchandises. Le tout en écartement 0.

Il n'est pas très utile, je crois, d'expliquer les suites de cet achat. Après quelques essais sur le tapis du salon, il n'y avait plus de doute : je prenais beaucoup plus d'intérêt à ce jeu que mon fils et j'étais bien obligé de constater que j'étais atteint du « microbe ferrovipathe ».

A partir de ce moment, et assez régulièrement, j'achetais des petits trains, c'est ainsi qu'à mon retour en France j'étais possesseur d'une quantité non négligeable de matériel ferroviaire.

Entre temps, j'avais fait connaissance de « Loco-Revue » qui m'ouvrit bien des horizons sur les possibilités de culture du « microbe » en question. Et c'est alors que naquit le réseau « Liburnia » dont voici une modeste description.

Le réseau se compose d'une trentaine de mètres de voie. Celle-ci est en profilé creux d'origine Maerklin que j'ai modifiée en ajoutant huit traverses de bois par élément de 30 c/m. Les traverses métalliques d'origine, comme celles en bois, ont été peintes en noir mat et l'ensemble est agréable à l'œil. Le rayon est de 1 m. 20.

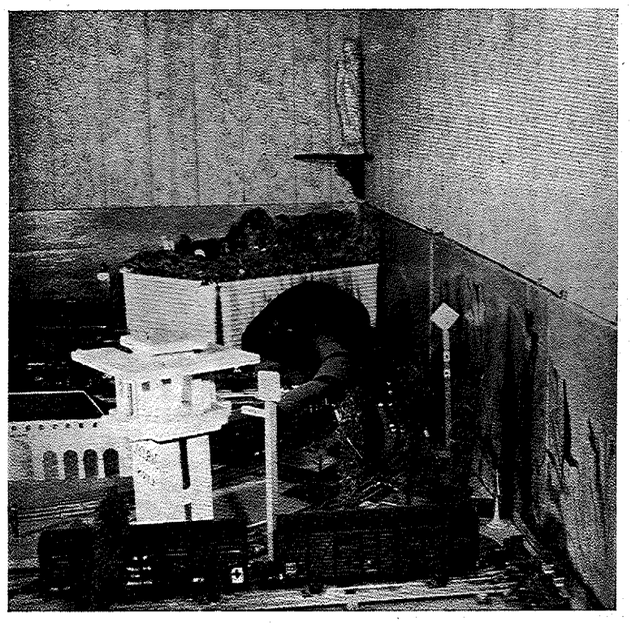


Fig. 1. — Vue montrant le Poste d'Aiguillage et l'entrée du Tunnel

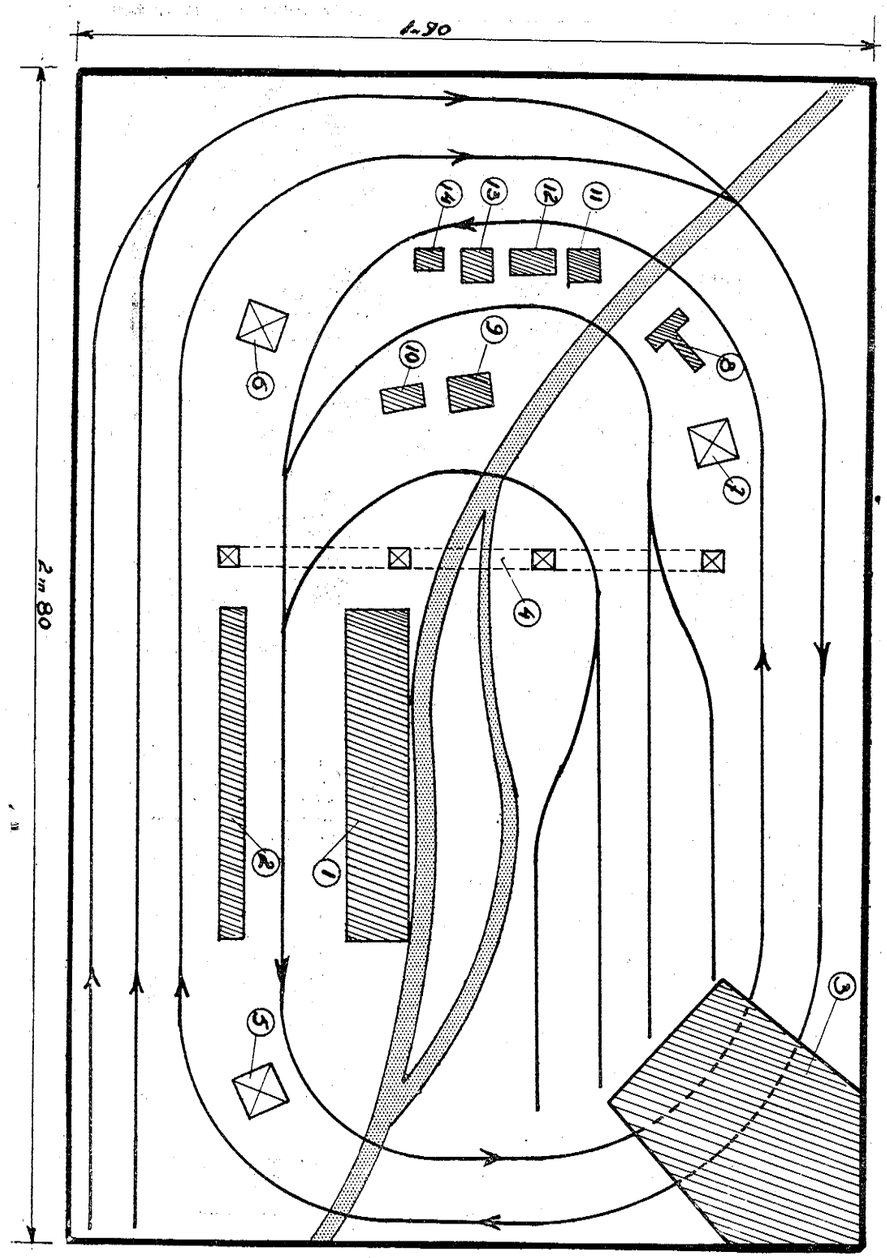


Fig. 2. — Schéma des Voies du Réseau de M. Balacheff

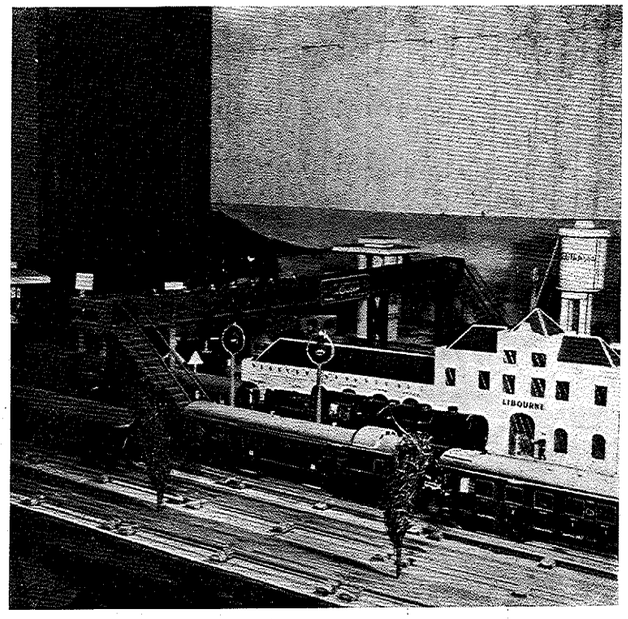


Fig. 3. — la Gare et la Passerelle

Les circuits comprennent, ainsi que l'on peut le voir sur le plan :

— à l'extérieur, un ovale avec deux voies de garage;

— à l'intérieur, un ovale avec quatre voies de garage.

Les aiguillages sont également des Maerklin.

Le réseau est posé sur une table en contreplaqué de 2 m. 80 sur 1 m. 90, démontable en trois éléments. Le tout est situé à 1 m. 20 du sol.

Le parc des machines se compose actuellement de :

— Une 231 super-détails Maerklin;

— Une 220 Maerklin;

— Une BB., fabrication « maison », d'après les plans de « Loco-Revue » (janvier-février), vieux moteur Maerklin, bogies J.F.;

— Une BB., autre fabrication « maison », d'après les mêmes plans, mais avec moteur Baveret, pantos, attelages, etc... J.F. Deuxième bogie monté avec côtés et roues J.F.;

— Un autorail d'origine LR. La marque L.R., sur les côtés a été limée.

Le tout a été repeint en rouge et gris réglementaires. Les attelages ont été changés par des J.F. automatiques. Des tampons ont été ajoutés.

A) Le parc « voitures voyageurs » se compose de trois rames :

1° Une rame voyageurs à l'échelle d'origine Maerklin comprenant :

— Une voiture postale;
— Une voiture 1re et 2e;
— Une voiture restaurant;
— Un fourgon à bagages.

2° Une rame voyageurs « banlieue » à l'échelle d'origine Maerklin également et composée de :

— Quatre voitures banlieue;
— Un fourgon à bagages.

3° Une rame voyageurs Etat J.F. est en préparation; pour le moment seule existe une voiture 3e classe.

B) Le parc marchandises comprend cinq rames comportant toute la variété de types de wagons ; au total : 22 éléments.

La gare de mon réseau est la copie au 1/43e de la gare de Libourne. Elle m'a demandée 200 heures de travail. Trois postes d'aiguillages de style moderne en font partie, ainsi qu'une passerelle pour piétons, type S.N.C.F. de Libourne. Aux alentours se trouve un petit village composé de quelques chalets et d'une église, le tout taillé dans des morceaux de chevrons et décoré soigneusement.

La signalisation n'en est encore qu'à son début et ne comporte actuellement que de petits signaux fixes en bois.

L'alimentation de ce réseau est constituée par quatre transformateurs : deux pour la traction et deux pour l'éclairage; le tout protégé par un dévolteur-survolteur qui a pour mission de régulariser le courant de la ville qui est très irrégulier.

Le décor est assez poussé et comporte nombre de détails : tunnel, arbres, voitures, personnages, animaux, etc., etc...

L'exploitation est le point faible de ce petit réseau : pas assez de voies de garage et trop de matériel roulant. La question sera résolue le jour où je découvrirai une solution à la crise des logements.

Les projets sont vastes et nombreux. En machines : une 2-D-2, une 230, deux BB. et d'autres encore. Pour le matériel roulant : une nouvelle rame voyageurs et six wagons marchandises. Pour la voie : une ligne double qui sera superposée aux voies actuelles et qui passera sur un viaduc type Garabit, sur le côté opposé au tunnel. Mais... s'il est facile de faire des projets, il est joliment plus ardu et plus long de les exécuter. Je suis certainement encore bien éloigné de l'époque où tous ces futurs travaux seront réalisés et d'ici là « Loco-Revue » nous aura encore donné quelques sages conseils, d'astucieuses réalisations qui, peut-être, me détermineront à d'autres modifications...

I. BALACHEFF.

LES CHEMINS DE FER ET LA MUSIQUE

Faisant suite à nos deux précédentes notes concernant cette rubrique, voici quelques nouveaux disques rassemblés par MM. Jacquin et Orange :

Titres	Auteurs	Editeurs
La Petite Dame du Train Bleu.	Van Parys et Paris.	Columbia D. 19.012.
Le Train de 8 h. 47	Courteline.	Columbia D.F. 739.
Le Train du Rêve	J. Lenoir (chanté par Lucienne Boyer).	Columbia D.F. 892.
Le Train	Mougeot (marche militaire).	Columbia D.F. 240.
Pacific	Muréna (fox swing).	Odéon 281.536.
Express 113	R. Legrand (fox swing).	Odéon 281.489.
Le Train Fantôme	Alexander.	Columbia D.F. 1.790
Train Bleu	Yvonne Blanc.	Decca 58.91.68.
Dans les trains l'on chante	(Valse).	Gramophone K. 8.724.

CONSTRUCTION D'UNE BRETELLE DOUBLE (suite et fin)

des lames d'aiguilles et les méthodes d'accouplement.

Il ne nous reste donc plus qu'à joindre les talons des lames d'aiguilles aux contrerails centraux au moyen de coupons de rail de 103 m/m de longueur pour les éléments droits et de 105 m/m pour les éléments courbes. Sur le plan 3011, les rails de roulement se trouvent en effet coupés aux entrées du croisement afin de permettre l'isolement total des pièces centrales, tant pour la signalisation que pour la prise du courant traction si l'on se sert du rail central. Enfin, on posera les contrerails contigus aux files de rail extérieures, ainsi que ceux situés le long des deux losanges.

La commande d'une bretelle double peut se faire au moyen d'un, deux ou quatre leviers, ou bien encore au moyen d'un ou deux électros aimants. Nos lecteurs trouveront page 269 de notre précédent numéro tous renseignements utiles quant au montage et à la pose des électros de commande.

J. F.

LES TRAMWAYS PARISIENS

(suite)

En qualité de doyenne, la Compagnie Générale des Omnibus a utilisé tous les modes de traction, depuis le cheval jusqu'à l'électricité, et les conserva à peu près tous jusqu'à la guerre de 1914. C'est ainsi que sur un document datant de 1912 je vois qu'elle exploitait encore plusieurs lignes suivant d'anciennes méthodes.

Traction vapeur (système Purrey) :
Bastille - Champ-de-Mars.
Louvre - Creteil.
Gare de Lyon - Aven. H.-Martin.
Trocadéro - Etoile - Villette.

Traction vapeur (système Serpollet):
Navette Etoile - Villette.
Saint-Ouen - Bastille.

Air comprimé :
Louvre - Saint-Cloud.
Madeleine - Boulogne.
Montrouge - Gare de l'Est.
Passy - Hôtel de Ville.
La Muette - rue Taitbout.

Au sujet de « La Muette - rue Taitbout », des souvenirs personnels remontent des brumes de mon enfance. Chaque élément était composé de deux voitures (motrice plus remorque), voitures à impériales ayant la même forme, sauf que la motrice possédait le réservoir d'air comprimé. Lorsque ma mère acceptait que nous grimpions par l'escalier en colimaçon dans ce poulailler qu'était l'impériale, mon grand plaisir était de regarder la route de face par l'un des deux châssis vitrés percés dans la paroi frontale. J'étais aussi heureux quand je pouvais occuper ce poste de choix que si actuellement on m'offrait un voyage dans la cabine de la CC. 7001.

Entre l'Etoile et La Muette, cette ligne avait deux itinéraires utilisés alternativement. Sur la motrice, un panneau indiquant « La Muette - rue Taitbout » était accroché à la rambarde de l'impériale. Sur la remorque, on lisait au même endroit, sur un second panneau, suivant l'itinéraire adopté, « par l'avenue Kléber » ou « par l'avenue Victor-Hugo ». Alors qu'actuellement on cherche à rassembler le maximum d'indications dans le minimum d'espace, presqu'au niveau des yeux des piétons, ces pancartes juchées à la hauteur du premier étage et distantes de 5 mètres l'une de l'autre montrent qu'à cette époque la vitesse relative des moyens de transports laissait tout le temps au client d'ajuster ses lunettes pour lire les renseignements.

Le boulevard Haussmann ne rejoignait pas encore le carrefour Richelieu-Drouot. Il se terminait à la jonction de la rue Taitbout. Cette sorte de cul-de-sac où la circulation était nulle contrastait avec l'animation des grands boulevards proches et donnait à ce lieu un caractère provincial. Heureusement, car ces tramways n'ayant qu'un sens de circulation étaient obligés de passer sur la plaque tournante pour changer de direction, non seulement la motrice, mais aussi la remorque. Il y avait toujours quelques éléments à l'arrivée et au départ; cela faisait pas mal d'encombrement sur la chaussée.

La Société la plus importante après la C.G.O., qui exploitait à elle seule le quart du réseau, était la Compagnie des Tramways de Paris et du Département de la Seine dont le secteur pouvait être compris dans le triangle Opéra, Saint-Germain-en-Laye, Le Bourget.

La ligne L.M. desservait Levallois, ville où j'ai vécu mon enfance. J'ai conservé pour ses tramways un souvenir attendri et sympathique.

Les voitures de cette ligne étaient à impériales comme celles de la C.G.O. décrites plus haut, mais fonctionnaient à l'électricité par un système d'accumulateurs à recharge rapide. Le terminus de Levallois, en forme de triangle, situé sur le quai Michelet, permettait un changement de direction facile. Là se trouvaient les postes de recharge. Imaginez une borne d'appel de police ou de pompiers sur laquelle on branchait un flexible qui communiquait avec un panneau de la voiture. Après quelques minutes de borborygmes, la recharge était terminée et la motrice pouvait faire un voyage jusqu'à Paris et revenir. A la Madeleine, l'arrêt se trouvait boulevard Malesherbes, à l'angle de la place. Là il fallait utiliser la plaque pour tourner le véhicule. Le conducteur et le receveur s'épaulaient à la voiture, poussaient dur et arrivaient à la tourner.

Pour aller du quai Michel à la place Péreire, distante de 2 kilomètres, le tarif était un sou. On ne délivrait pas de billet en échange de la perception de la place. Aux arrêts, le receveur se tenait sur la plate-forme. Chaque fois qu'un voyageur lui remettait 5 centimes, il faisait fonc-

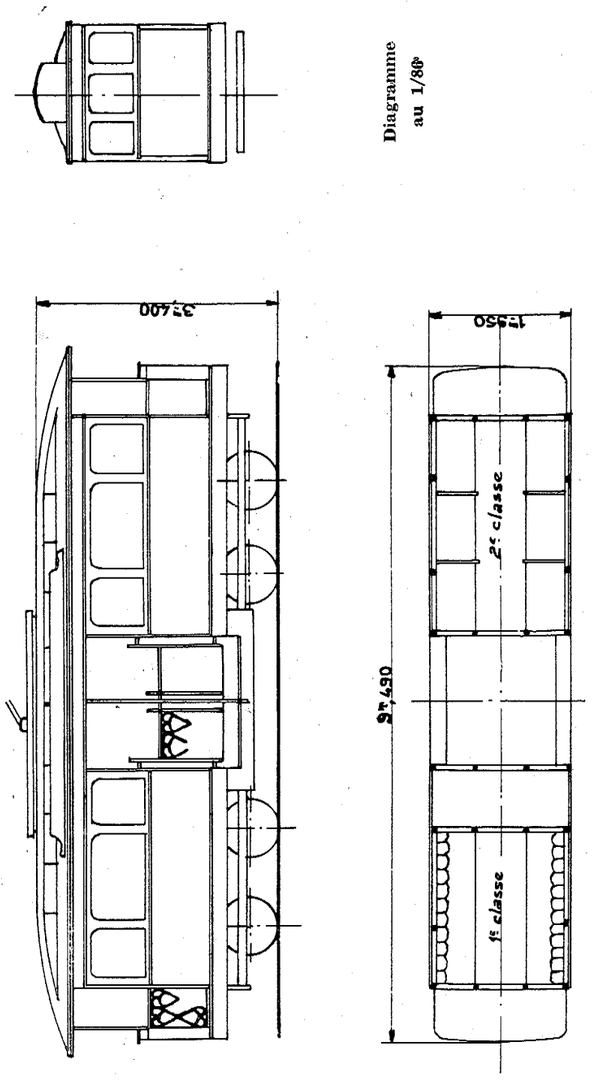


Fig. 1. — Voiture automotrice à plateforme centrale des Tramways mécaniques des environs de Paris
(Ligne Bezons-Argenteuil-Colombes)

tionner un compteur fixé à la paroi qu'on peut comparer à un marqueur de billard, et qui allait de 0 à 99 ou 999. Après x voyages, le receveur rendait ses comptes. Autant d'unités marquées au compteur, autant de sous il devait avoir dans sa sacoche.

Plus tard, l'alimentation par accumulateurs fut remplacée par l'alimentation par trolley. On en profita pour adjoindre au service total un service partiel entre le terminus de Levallois et la place Péreire, effectué par une voiture moderne, c'est-à-dire sans étage, voiture unique qui circulait en navette et que les usagers nommaient « la Joconde » (c'était l'année où le tableau de Léonard de Vinci avait disparu du Louvre), parce qu'on ne la trouvait jamais quand on la voulait.

Ensuite le pittoresque disparu quand les voitures à étage furent abandonnées pour les voitures classiques à plate-forme centrale et à cabines extrêmes que tout le monde a vues.

Je n'ai pas connu les tramways à chevaux, mais il y avait encore, vers 1908 ou 1909, dans un terrain derrière les usines Clément Bayard, des carcasses que mes parents assuraient être des restes d'anciens tramways à traction animale.

Pour aller de Levallois à Paris, on traversait les fortifications à la porte de Courcelles qui était vraiment une porte, mais que j'ai toujours vue ouverte. De chaque côté, sous le glacis, les bureaux d'octroi étaient construits en casemates. Certains produits devaient payer un droit pour pénérer dans Paris. Tous les véhicules s'arrêtaient et les responsables déclaraient ce qu'ils transportaient aux employés d'octroi, communément appelés « gabelous ». Les tramways faisaient halte comme les autres voitures. Alors on voyait s'accomplir un rite cocasse que Courteline n'aurait pas désavoué. Un gabelou, vêtu de son uniforme vert et de sa pèlerine rase-pet, s'avançait, montait sur le marchepied, se penchait vers la plate-forme,

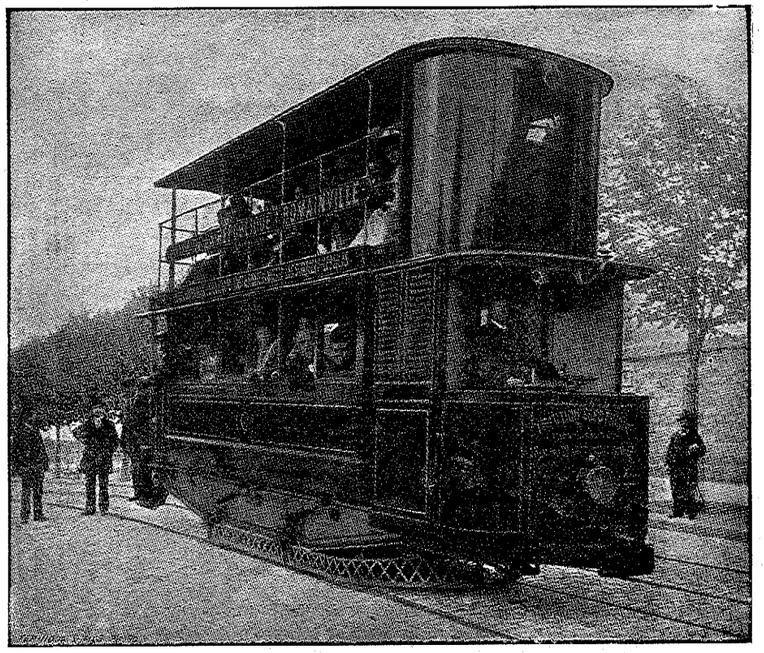


Fig. 2. — Tramway de Romainville

grommelait : « Rien à déclarer ? » et redescendait aussitôt sans attendre la réponse. Je n'en ai jamais vu pénétrer plus loin à l'intérieur et de mémoire de Levalloisien aucun n'est monté à l'impériale. Aussi on pouvait frauder l'octroi en toute quiétude quand on voyageait à l'étage.

Les tramways qui traversaient Levallois dans sa longueur donnaient beaucoup d'animation à sa rue principale. A leur disparition, les autobus suivirent d'autres itinéraires, le prolongement du métro déplaça le mouvement des voyageurs et maintenant, lorsque le hasard me ramène dans ma bonne ville de Levallois, je trouve la rue du Président-Wilson triste et déserte alors que je me la rappelle gaie et animée.

Après ces « souvenirs d'enfance et de jeunesse », revenons à des sujets plus généraux.

Cie des Tramways de Paris et du Département de la Seine

Les lettres sont les indicatifs des lignes T.P.D.S.; les chiffres, les indicatifs des lignes T.C.R.P.

C.J.M. - 35. — Madeleine - Porte de Champerret - Courbevoie (pont de la Jatte). — Itinéraire : place de la Madeleine, boulevard Malesherbes, avenue de Villiers, porte de Champerret, Levallois, Neuilly, Courbevoie (pont de la Jatte).

L.M. - 36. — Madeleine - porte de Courcelles - Levallois (quai Michelet). — Itinéraire : place de la Madeleine, boulevard Malesherbes, avenue de Villiers, rue et porte de Courcelles, Levallois (quai Michelet).

? - 37. — Madeleine - porte des Ternes - Neuilly (Saint-James). — Itinéraire : place de la Madeleine, boulevard Malesherbes, rue la Boétie, rue du Faubourg-Saint-Honoré, avenue et porte des Ternes, Neuilly (avenues du Roule, de Madrid, rond-point du Centre). Au retour : rue la Boétie, boulevard Haussmann, rue Tronchet, place de la Madeleine.

P.M. - 38. — Madeleine - porte des Ternes - Puteaux (marché). — Itinéraire : le même que la ligne 37 jusqu'à Neuilly (rond-point du Centre), puis pont de Puteaux et Puteaux (place du Marché).

G.M. - 39. — Madeleine - porte de Clichy - Genevilliers. — Itinéraire : place de la Madeleine, rues Tronchet, de Rome, de Vienne, de Pétrograde, avenue et porte de Clichy, Clichy, Asnières (place Voltaire), Gennevilliers.

A.C. - 40. — Porte de Clichy - Argenteuil (gare). — Itinéraire : Clichy, Asnières (places Voltaire et des Bourguignons, Quatre-Routes), Colombes, Argenteuil.

N.M.M. - 41. — Madeleine - Etoile - porte Maillot - Courbevoie (pont de Neuilly). — Itinéraire : place de la Madeleine, boulevard Malesherbes, rue la Boétie, rue du Faubourg-Saint-Honoré, avenue de Friedland, place de l'Etoile, avenue de la Grande-Armée, porte Maillot, Neuilly, Courbevoie (pont de Neuilly). Retour : rue la Boétie, boulevard Haussmann, rue Tronchet, place de la Madeleine.

S.D.M. - 42. — Madeleine - porte de Saint-Ouen - Saint-Denis (barrage). — Itinéraire : place de la Madeleine, rues Tronchet, de Rome, de Vienne, de Pétrograd, avenues de Clichy, de Saint-Ouen, porte de Saint-Ouen, Saint-Ouen, Saint-Denis.

A.M. - 45. — Madeleine - porte d'Asnières - Asnières (Bourguignons). — Itinéraire : place de la Madeleine, boulevard Malesherbes, porte d'Asnières, Levallois, Clichy, Asnières (avenue d'Argenteuil, place des Bourguignons).

S.D.O. - 48. — Opéra, porte de La Chapelle - Saint-Denis (barrage). — Itinéraire : Opéra (rue Scribe), boulev. Haussmann, rue Lafayette, Le Pelletier, de Maubeuge, boulevard et rue de La Chapelle, porte de La Chapelle, la Plaine-Saint-Denis, Saint-Denis.

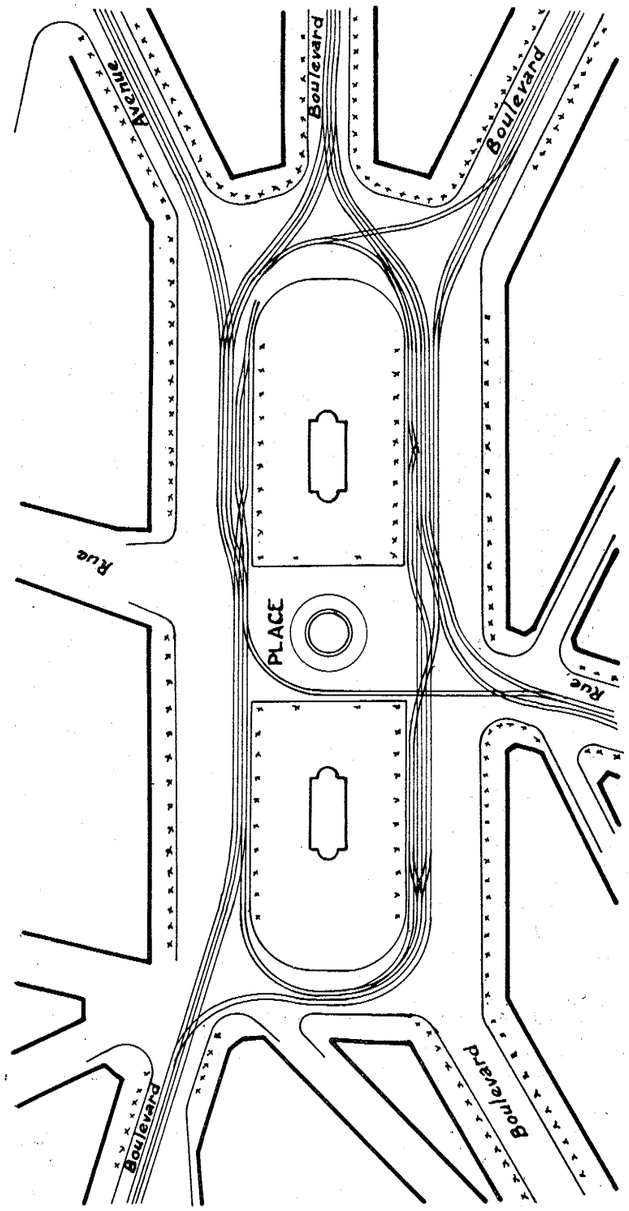
A.O. - 49. — Opéra - porte d'Aubervilliers - Aubervilliers (mairie). — Itinéraire : Opéra (rue Scribe, boulev. Haussmann, rues Lafayette, de l'Aqueduc, de Château-Landon, d'Aubervilliers, porte d'Aubervilliers, Aubervilliers.

A.R. - 50. — République - porte de La Villette - Aubervilliers (mairie). — Itinéraire : place de la République, boulev. Magenta, rues du Faubourg-Saint-Denis, Lafayette, du Faubourg-Saint-Martin, rond-point de La Villette, rue de Flandre, porte de La Villette, Aubervilliers (Quatre-Chemins et Mairie).

? - 50 H (le matin). — Les Halles - porte de La Villette - Aubervilliers (mairie). — Itinéraire : rues Rambuteau, de Turbigo, du Temple, place de la République. puis le même itinéraire que la ligne 50.

P.R. - 51. — République - porte de Pantin, Pantin (cimetière Parisien). — Itinéraire : place de la République, boulev. Magenta, rue Lafayette, rond-point de La Villette, avenue Jean-Jaurès, porte de Pantin, Pantin (mairie et cimetière Parisien).

? - 52. — Le Bourget (mairie) - porte de La Villette - Opéra. — Itinéraire : Le Bourget, La Courneuve, Aubervilliers, Pantin, porte de La Villette, rue de Flandre, rond-point de La Villette, rue du



Les Voies de Tramways place de la République en 1900

Au point de vue Amateurs, il serait très intéressant d'effectuer une réalisation à l'échelle de cet ensemble. Les lignes de tramways passant par les boulevards pouvant être reliées par des boucles.

Faubourg-Saint-Martin, rue Lafayette, Opéra (rue Scribe).

S.D.R. - 53. — Saint-Denis (mairie) - porte de La Chapelle - République. — Itinéraire : Saint-Denis, La Plaine-Saint-Denis, porte de La Chapelle, rue de La Chapelle, rue du Faubourg-Saint-Denis, boulevard Magenta, place de la République.

E.T. - 54. — Trinité - pte Montmartre - Enghien. — Itinéraire : place de La Trinité, rue de Clichy, place et boulevard de Clichy, rue Caulaincourt, Damrémont, du Poteau, porte Montmartre, Saint-Ouen, Saint-Denis, Epinay, Enghien (gare). Au retour : place de Clichy, rues d'Amsterdam, de Londres, place de La Trinité.

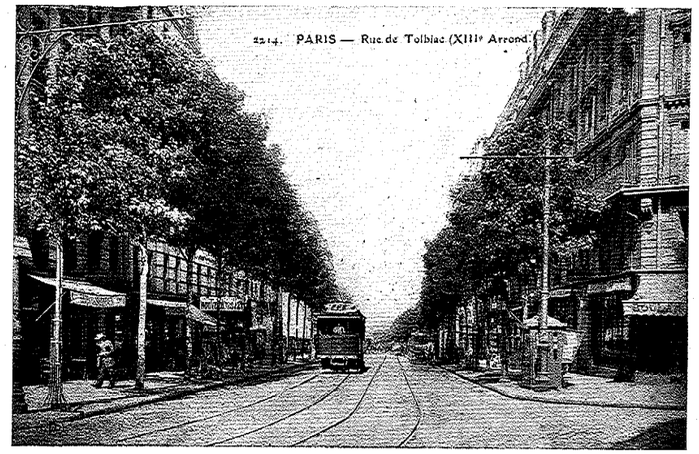
La Garenne (embranchement de Colombes et Charlebourg), Bezons.

C.M.C. - 64. — Porte de Champerret - Colombes (mairie). — Itinéraire : le même que la ligne 63 jusqu'à La Garenne (embranchemt de Colombes), puis Colombes.

P.C. - 65. — Pierrefitte - porte de Clignancourt. — Itinéraire : Pierrefitte, St-Denis, Sain-Ouen (cimetière Parisien), porte de Clignancourt.

C.C. - 66. — Porte de Clignancourt - Colombes (gare). — Itinéraire : porte de Clignancourt, Saint-Ouen (mairie), île St-Denis, Gennevilliers, Asnières (Quatre-Routes), Colombes.

? - 69. — Enghien (gare) - Montmorency (place des Cerisiers).



? - 57. — Porte de Pantin - Pré-Saint-Gervais (mairie).

S.G.B.M.O. - 58. — Porte Maillot - Saint-Germain. — Itinéraire : Neuilly, Courbevoie, Puteaux, Nanterre, Rueil, Bougival, Port-Marly, Saint-Germain.

? - 59. — Port-Marly - Marly-le-Roi.

? - 60. — Rueil - Chatou - St-Germain. — Itinéraire : Rueil, Chatou, Le Vésinet, Le Pecq, Saint-Germain.

S.O.M.O. - 62. — Porte Maillot - Maisons-Laffitte. — Itinéraire : Neuilly (avenue du Roule), Courbevoie (pont de la Jatte), La Garenne (embranchement de Colombes et Charlebourg), Bezons, Houilles, Sartrouville, Maisons-Laffitte (mairie).

B.C. - 63. — Porte de Champerret - Bezons (Grand-Cerf). — Itinéraire : Levallois, Neuilly, Courbevoie (pt de la Jatte),

D.V. - 70. — Saint-Denis (porte de Paris) - porte de La Villette. — Itinéraire : Saint-Denis (porte de Paris et Hôpital), Aubervilliers (mairie et Quatre-Chemins), porte de La Villette.

C.V. - 71. — La Courneuve (place St-Lucien) - porte de La Villette. — Itinéraire : La Courneuve (place Saint-Lucien et gare), Aubervilliers (mairie et Quatre-Chemins), porte de La Villette.

D.B.V. - 72. — Le Bourget (mairie) - porte de La Villette. — Itinéraire : le même que la ligne 52.

? - 73. — Porte Maillot - Saint-Ouen (mairie). — Itinéraire : Neuilly (porte Maillot), Levallois (porte de Courcelles), Clichy (porte de Clichy), St-Ouen (mairie).

? - 74. — Pantin (église) - Pantin (Quatre-Chemins). (Suite page 317).

Conciliation des écartements O et HO

Ces deux écartements, les plus répandus, surtout en France, dans le monde du modèle ferroviaire, ont soulevé de multiples polémiques bien vives quand à leurs avantages et défauts respectifs. Les partisans de l'un étant presque automatiquement les détracteurs de l'autre, chaque amateur reste sur son « échelle » sans que l'entente ait été réalisée.

Le point névralgique de cette querelle est avant tout d'ordre géométrique, nous n'apprenons rien; la surface disponible à l'installation du réseau, en bref « l'espace vital ».

Le « Zéromane » argumente : rayons des courbes, maximum des détails sur le matériel roulant et principalement sur les locomotives d'aspect vapeur. Il a raison.

Le « Hachezérophile » objecte : à surface égale, possibilité de quadrupler les installations de la voie et des bâtiments. Il préfère souvent faire manœuvrer une rame moins détaillée sur un circuit réaliste qu'une superbe pièce de musée sur un banc d'essai.

Tâchons d'être objectifs. Bien des amateurs en 0 sont contraints par l'espace à se soumettre à des rayons de courbes inférieurs à ceux de leurs vœux. L'exemple du nouveau réseau « Montécalvitien » démontre chaleureusement ce qui peut être obtenu en rayon de 90 cm. Les promoteurs du H0 renient parfois leur thèse de la surface en prenant des rayons maximum. Ouvrons une parenthèse sur le cas rare, mais existant, de l'amateur particulier qui considérant la machine comme la pièce la plus riche de ses trésors ferroviaires s'attache à avoir une luxueuse maquette style « Arts et Métiers », point de vue admis dans le même sens pour les voitures et wagons, et ne se contente, en fait de réseau, que d'un ovale classique. Par contre, bien des amateurs ne voient dans la machine qu'un élément de l'ensemble.

L'expérience a prouvé que nombre d'amateurs constructeurs ont tendance à moins « superdétailler » leurs engins de traction que l'ensemble du réseau. Nul n'oubliera de peupler un quai de personnages, de mettre en évidence la boîte aux lettres de la gare, les affiches publicitaires ne seront pas omises, mais combien avons-nous vu de machines dépourvues de sabots de frein, des tuyaux de sablière s'arrêtant — on ne sait pourquoi — au niveau du tablier, les contrepoids uniformes pour les roues motrices et les roues couplées... pour ne citer que les omissions les plus criantes. Si le professionnel est tenu à une formule standard — cependant non dépourvue de variété — c'est au regard de son prix de revient. L'amateur, constructeur averti, peut de lui-même réaliser sans difficulté exceptionnelle cet apport supplémentaire de réalisme. Exemple : un segment circulaire, un apport convenable de soudure permettent de réaliser à la demande une roue motrice à contrepoids conforme.

L'expérience nous a prouvé que ces exigences étaient réalisables dans les deux écartements ; nous en citerons, pour témoin, les résultats obtenus récemment dans la construction en H0 d'une 121 Forquenot. Cette machine est la réplique au 86e de la même machine construite au 43e décrite antérieurement dans notre revue. Pour exemple, nous dirons que la distribution est complète sur chacune, et qu'hormis le dimensionnement elles ont les pièces identiques, en conformité d'apparence bien entendu, avec la machine réelle. Et c'est cette similitude qui nous donne à penser que les deux écartements, les deux échelles peuvent jouer leur rôle dans une installation unique si nous te**nons compte de la perspective. Il est du** reste curieux que personne n'y ait songé encore et que rien n'ait été écrit à ce sujet dans « Loco-Revue ».

Le convoi part, évolue, est visible sur des plans horizontaux différents, mais a toujours **la même grosseur.**

Il nous semble que l'emploi éventuel du H0 comme toile de fond sur un réseau ayant une certaine « profondeur » ne serait pas d'un coup d'œil désagréable. Le thème classique « sortie du tunnel, passage du viaduc, entrée dans l'autre tunnel » (les tunnels en modèles ferroviaires sont toujours les coulisses du théâtre qu'est le réseau) peut très bien se prêter à cette illusion. Au moment où la rame 0 a disparu, soit pour continuer derrière un décor, soit pour s'arrêter, au moment opportun, une rame H0 identique se profile à l'horizon.

Possibilité : soit le jeu des itinéraires des voies — marche continue des deux rames — soit un enclenchement électrique approprié permettant avec la disparition et l'arrêt de l'une des rames, la mise en marche et l'apparition de l'autre. Ceci

Réflexions sur un vieux "Chaix" du réseau d'Orléans

Nous sommes entrés récemment en possession d'un indicateur « Chaix » du Réseau d'Orléans pour le Service d'Eté, du 25 juin 1913, tirage du 1er juillet de la même année. Ce document, certainement rare actuellement, est riche d'enseignements sur l'exploitation « voyageurs » d'une époque qui a bien été « l'âge d'or » du rail. En effet, alors que la période antérieure à 1890 peut être considérée comme sa jeunesse, celle de 1890 à 1920 semble être celle de son âge mûr et en quelque sorte son apogée. Compte tenu de la réserve à faire pour les années de la première guerre mondiale, c'est le temps de la voie ferrée triomphante. Le réseau national a pris sa structure définitive, il n'y a pas de lignes à écartement normal ou voie étroite qui ne soient parcourues par des trains réguliers, aux marches « honnêtes », et si certains convois de l'époque paraissent aujourd'hui archaïques il n'y a là qu'un effet de perspective avec le recul du temps, des transports terrestres en commun, les voitures de chemins de fer conciliaient à la fois confort et rapidité. Ultérieurement, le développement de l'automobile donne naissance à la concurrence routière; un peu plus tard, la coordination, la dépose de voies conduisent à un démembrement du réseau. Le prétexte de déficit a été invoqué en justification de ces mesures. Fondé ou pas, il est le fait d'une partialité voulue prise en faveur de la route.

C'est sur cette « belle époque » du rail que ce « Chaix » nous offre un intéressant documentaire. Avec le nouveau service d'été de 1913 apparaissait la nouvelle notation des horaires. Alors que dans l'ancienne les heures étaient données : 1, 2, 3, avec précision Matin ou Soir, la nouvelle partait de : minuit, 1, 2, 3... midi et se poursuivait 13, 14, 15 jusqu'à minuit. Ayant nécessité des usagers une certaine adaptation, elle devait à l'expérience éviter la confusion résultant de la lecture d'un même chiffre pour l'heure du matin et la correspondante du soir.

VOITURES DE LUXE, RESTAURANTS, DIRECTES

Il nous est révélé des itinéraires, des sections de parcours sur lesquels actuellement nous ne voyons plus circuler ces diverses catégories de voitures.

1° Voitures de luxe :

Train 21, Paris-Agen, couchettes.

Train 21/1048, Paris - Vic-sur-Sère, couchettes et lits toilettes.

Train 18, Landernau - Saincaize, couchettes et lits toilettes.

Train 61, Gannat - Bordeaux, couchettes et lits toilettes.

2° Voitures restaurant :

Train 39, Orléans - Châteauroux.

Train 184, Bordeaux - Gannat.

3° Voitures directes :

Train 121-P.O. - 727 Midi : Paris - Bédarieux pr Montauban : lits toilettes, couchettes.

Train 83-P.O. - 927 Etat : La Rochelle - Limoges par Angoulême.

Train 151-P.O. - 157 P.O. : Le Mans - Tours - Châteauroux.

LES MARCHES

I. — Ligne de Paris-Bordeaux

Il convient de rappeler que la distance de Paris à Bordeaux-Saint-Jean est de 588 km. Les plus fortes rampes de l'itinéraire sont de 8 m/m., principalement celle d'Etampes à Guillerval; au delà, 6, 5 et 2 m/m. sont les déclivités types de la ligne, Le tonnage des trains lourds se stabilise à l'époque autour de 450 tonnes. Quand aux machines concourant à la traction des trains sur Paris-Bordeaux, ce sont, pour le service des voyageurs, les séries :

1 à 25, type 220, compound à 4 cylind., vapr saturée, roues motrices : 2 m. 13;

3001 à 3014, type 221, compound à 4 cylindres, vapr saturée, roues motrices : 2 m.;

3501 à 3520, type 231, compound à 4 cyl., vapr saturée, roues motrices : 1 m. 95;

3521 à 3570, type 231, compound à 4 cyl., et surchauffe, roues motrices : 1m95;

3571 à 3589, non construites, sorties en 1914.

Les 171 à 400, type 121 Forquenot, à simple expansion 2 cylindres, leur sous-série et les transformées en 221 compound 2 cylindres, toutes à vapeur saturée, apportaient également leur concours à la traction des trains ci-après :

N° du train nature, classes	Paris-Orsay	Paris-Austerlitz	Les Aubrais-Orléans	St-Pierre-Tours	Poitiers	Angoulême	Bordeaux-Saint-Jean	Observations		
								Trajet	Arrêts	Temps réel de marche
101. Sud-Express 1re classe luxe	12 16	12 26	13 47 13 51	15 03 15 09	16 16 16 20	17 34 17 39	19 09	6 53	19'	6 34
7001. Pyrénées Côte-d'Argent 1re classe luxe	21 00	21 10	22 42 22 46	23 55 24 03	1 23	2 52	4 27	7 27	19'	7 08
7. Rapide 1re classe	9 46	9 56	11 22 11 26	12 42 12 48	14 03 14 08	15 26 15 32	17 07	7 21	21'	7 00
19. Express toutes classes	7 50	8 00	9 33 9 38	11 14 11 23	13 00 13 13	14 46 14 52	16 49	8 59	39'	8 20
	Pour ce train, arrêts à Châtellerault, Ruffec, Libourne.									
11. Express toutes classes	14 00	14 10	15 43 15 48	17 15 17 22	18 45 18 57	20 31 20 37	22 35	8 35	37'	7 58
	Arrêts : Port-de-Piles, Saint-Saviol, Coutras, Libourne.									
33. Express toutes classes	22 10	22 21	23 54 23 59	1 23 1 30	2 53 2 58	4 32 4 39	6 58	8 48	31'	8 17
	Arrêts : Châtellerault, Chalais, Saint-Aigulin, Libourne.									

Les relations par train omnibus sur la ligne étaient en correspondance tels les maillons d'une chaîne. Les trains suivants en sont le témoignage.

Train 203 : Paris-Orsay 0 h. 35. Les Aubrais 4 h. 47.

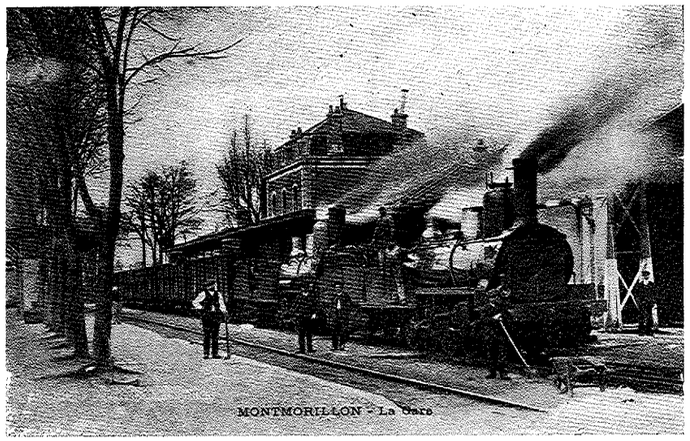
Train 387 : Les Aubrais 5 h. 53. Tours 8 h. 31.

Train 1661 : Tours 10 h. 14. Poitiers 12 h. 43.

Train 1677 : Poitiers 14 h. 25. Bordeaux 21 h. 58.

(Temps brut de parcours : 21 h. 23).

Arrêts à toutes les stations de la ligne, totalisant pour les gares principales ci-dessus : 4 h. 10'. Soit 17 h. 13 de marche. Pour les autres gares, dont le nombre est de 80, seule l'heure de passage étant indiquée, le nombre de minutes d'arrêt est donc au minimum de 80', soit 1 h. 20, rabaissant encore la marche réelle à 15 h. 53.



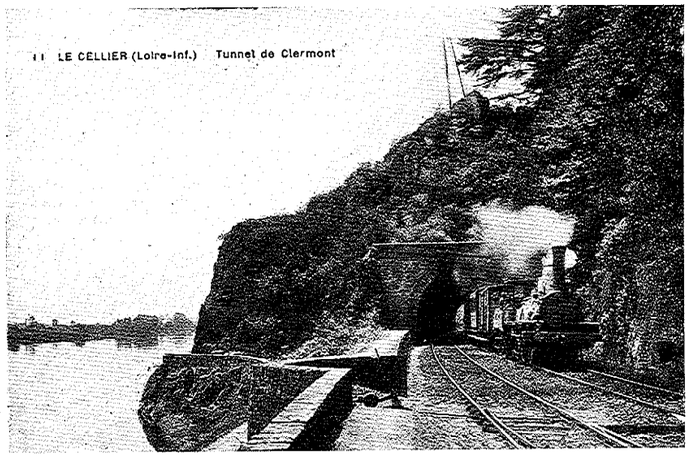
Gare de Montmorillon
Double traction : type 040 série 1101 à 1103 (040 A).

II. — Ligne de Paris-Toulouse

Cette ligne, beaucoup plus accidentée que la précédente, rampes de 10 m/m., courbes et contre-courbes de 500 m. de rayon, principalement à partir d'Argenton-sur-Creuse, traverse les contreforts ouest du Massif Central. Il y a 666 km. de Paris à Montauban et 717 jusqu'à Toulouse. La section Montauban-Toulouse étant Midi et n'ayant pas le « Chaix » du réseau pour l'année considérée, il est difficile de dégager les temps avec toute la rigueur désirable pour les trains allant jusqu'au terminus.

Les machines qui s'illustraient sur la ligne étaient alors :

— Les 231, série 4501 à 4570, compound



Le Cellier : type 121 série 171 à 264.

à 4 cylindres et vapeur saturée. Premières « Pacific » françaises et européennes apparues depuis juillet 1907 et effectuant plus spécialement Limoges - Brive - Montauban;

— Les 231, 4571 à 4600, identiques, mais à surchauffe et affectées à la section Vierzon - Limoges;

— Les 230, 4001 à 4084, identiques, mais sans surchauffe. Ces trois séries montées sur roues de 1 m. 85;

— Les 230, 1701 à 1725, identiques aux 1300 Midi, roues de 1 m. 75.

Nous signalerons les trains suivants :

— Rapide n° 3, toutes classes. Temps de parcours 10 h. 56'. Arrêt 42'. Temps réel de marche 10 h. 14'.

— Express n° 5, toutes classes. Temps de parcours 12 h. 23'. Arrêt 1 h. 10'. Temps réel de marche 11 h. 13'.

— Rapide n° 121 WR et WL. Temps de parcours 11 h. Arrêt 25'. Temps réel de marche 10 h. 35'.

Le train 35, semi-direct jusqu'à Issoudun et omnibus de là à Montauban, mettait 19 h. 3' pour effectuer le trajet :

26 stations et 18 arrêts de Paris à Issoudun;

61 stations et arrêts d'Issoudun à Montauban.

III. — Tours, Nantes et la Bretagne

La ligne P.O. approchait Brest de très près, allant jusqu'à Landernau. Le profil excellent entre Tours et Nantes, déclivité de 2 m/m. 5. Les machines du service voyageurs étaient en grosse majorité les 121 Forquenot et les 221 : 171-C à 326-C, compound à 2 cylindres, les 230 : 171-S à 285-S, à surchauffe, résultant les unes et les autres de modifications apportées aux 121.

Le 629, rapide toutes classes, abattait les 195 km. de Tours à Nantes-Orléans en 2 h. 41', totalisant 10' d'arrêt à Saumur et Angers. Temps net : 2 h. 31'.

L'express 9 toutes classes : 3 h. 56', s'arrêtant à Langeais, Port-Boulet, Saumur, Les Rosiers-sur-Loire, Le Ménitré, Saint-Mathurin, Angers, La Possonière, Saint-Georges-sur-Loire, Ingrande-sur-Loire, Varades, Ancenis, Mauves; soit 13 arrêts.

IV. — Lignes diverses

Angoulême - Limoges : 123 km., rampes maximum 20 m/m. :

— Express 1707 : 3 h. 2' ; 20 stations, 12 arrêts.

— Express 1737 : 3 h. 35'; 20 stations, 12 arrêts.

— Express 83 : 2 h. 47'; 20 stations, 6 arrêts.

Bordeaux - Clermont-Ferrand: 396 km., maximum 25 m/m. :

— Express 164/165: 8 h. 40'; 65 stations, 39 arrêts, omnibus d'Ussel à Clermont.

V. — Lignes secondaires

Etoile du Blanc :

Le Blanc - Port-de-Piles : 67 km., rampes de 10 m/m. : 4 aller-retour omnibus.

Le Blanc - Châtellerault : 62 km., rampes de 12 m/m. 5 : 3 aller-retour omnibus.

Le Blanc - Poitiers : 72 km., rampes de 15 m/m. : 4 aller-retour omnibus.

Le Blanc - Argenton-sur-Creuse : 39 km., rampes de 15 m/m. : 4 aller-retour omnibus.

Le Blanc - Montmorillon : 39 km., rampes de 12 m/m. 5 : 4 aller-retour omnibus.

Le train 1637 omnibus mettait 1 h. 56 pour faire Poitiers - Le Blanc 72 km.

Le train 1639 omnibus mettait 1 h. 38 pour faire Port-de-Piles - Le Blanc 67 km.

Cet exemple montre bien les marches types des lignes secondaires à l'époque. Au point de vue traction, d'anciens roulements du dépôt du Blanc font état du parcours suivant. Aller: Argenton-s/-Creuse. Retour : passage au Blanc, Port-de-Piles et direct Tours. Machines : 121, 448 à 575 (121-B).

Cosne - Bourges, 68 km., rampes de 10 m/m., 3 aller-retour omnibus :

Train 372 omnibus : 1 h. 45;

Train 373 omnibus : 1 h. 47.

(Machines 121-A.).

Paris à Bourges, par Etampes - Pithiviers, 249 km., rampes de 15 m/m. :

Train 306, omnibus de Bourges à Les Bordes : 93 km., 25 stations et arrêts. Express de Les Bordes à Paris : 156 km., 41 stations, 4 arrêts. (Durée du parcours : 5 h. 47').

Cette ligne traversant la Sologne giboyeuse, il existait un train BZ, dit de « chasseurs », terme même du « Chaix ».

VI. — Ligne non ouverte

Un embranchement de 3 km., de Sainte-Maure (ligne Paris-Bordeaux) à Sainte-Maure-Ville, non encore ouvert au public en juillet 1913, prévoyait six navettes journalières assurant le trajet en 8'. A l'ouverture, le service fut assuré par les 030-T des séries 1021 à 1030.

Gare des Aubrais-Orléans
type 220, série 1 à 25; type 121, série 171 à 264.

Les deux premières lignes étant en tronc commun jusqu'à Tournon-Saint-Martin, il y avait donc 4 + 3 = 7 relations journalières aller-retour entre Le Blanc et Tournon-Saint-Martin.

Il ne nous est pas permis, dans l'espace limité de notre revue, d'examiner d'autres lignes. Nous avons donc recherché, avant tout, à faire ressortir l'idée générale de l'enseignement de cet indicateur.

Les trains examinés appartiennent aux différentes catégories de convois et de ligne : trains de luxe, express ordinaires de toutes classes, omnibus à longs parcours ; lignes de plaines, de montagnes, d'embranchement. Les temps que nous avons cherché à dégager avec le maximum de soin permettent de juger la rigueur des marches, « serrées » si l'on tient compte des divers facteurs suivants :

— Voie entièrement posée sur rails à double champignon;

— Signalisation mécanique avec éclairage au pétrole;

— Utilisation intensive du matériel à deux essieux, à résistance plus grande au roulement;

— Capacité maxima des tenders de l'époque : 10 m³;

— Large emploi de machines de puissance modérée.

Nous citerons un cas typique : Les lignes de l'Etoile du Blanc sont toutes coordonnées; 1949 vit arriver au dépôt du Blanc des autorails F.N.C. tous neufs, les roulements étaient établis, on attendait le jour J, les populations étaient unanimes à réclamer la réouverture des lignes, plusieurs municipalités de localités intéressées démissionnèrent, espérant obtenir gain de cause. C'est dire si le chemin de fer était désiré. La route devant être appuyée en haut lieu par des forces occultes très puissantes, les autorails du Blanc, après un long séjour sous les remises, repartirent à vide, et les populations de la région, mécontentes plus que jamais — nous les avons entendues personnellement — n'ont que la ressource de véhicules routiers qui, le moins que l'on puisse dire, prennent avec l'horaire officiel des libertés non tolérées sur le rail. Quand au confort, tout le monde sait ce qu'est un autobus rural. Une situation identique sur la ligne de Pithiviers - Bourges où circulaient à l'époque « express » et « spéciaux ».

La région Sud-Ouest n'est pas seule, toutes les régions S.N.C.F. présentent plus ou moins cet aspect sur les lignes secondaires et coordonnées. Il est vrai que l'automobile particulière a enlevé une certaine clientèle au rail. Tel homme d'affaire, négociant de chef-lieu de canton, n'avait pas en 1913 sa « 4 chevaux » ou son camion; mais à côté il y a la masse des usagers se déplaçant les jours de foire, les estivants désertant les villes pour le bon air des champs, la montagne. Les cars privés auraient une raison d'être justifiée sur les itinéraires non dotés d'une voie ferrée, mais « écrémer » le trafic sur des lignes existantes, là où un autorail peut économiquement se substituer à un train, est une action identique à celle du « coucou » qui fait son nid de celui des autres oiseaux.

Le rail entretient lui-même ses voies, ouvrages d'art, sa plate-forme de roulement, ses frais sont compris dans son budget. Nous savons tous que le goudronnage des routes, les ponts et chaussées sont à la charge de tous, et que tel transporteur routier ne débourse point un impôt particulier pour l'entretien du chemin qui le fait vivre.

Nous ne prétendons pas faire une révélation, tout le monde sait cela. Dire que c'est reconnu, c'est autre chose. Loin de reconnaître tout ce que nous devons au rail dans le passé de paix et dans celui de guerre, le chemin de fer est attaqué depuis quelque temps avec une violence accrue. Presse, parlementaires chargés de défendre l'intérêt collectif, en contradiction flagrante avec leur théorie altruiste, jettent l'anathème à la voie ferrée, gagne-pain d'une multitude d'hommes qui ne sont pas forcément tous des cheminots.

Quant à nous, « amis des chemins de fer », nous souhaiterions que les leçons d'exploitation de ce vieux « Chaix » soient un enseignement pour l'avenir ; nous souhaiterions que ces lignes revivent pour la circulation de convois rapides, confortables, économiques : les trois conditions essentielles de leur résurrection. Nous sera-t-il donné de la voir ? Si on ne peut l'affirmer, rien ne permet non plus de le nier.

Maurice MAILLET.

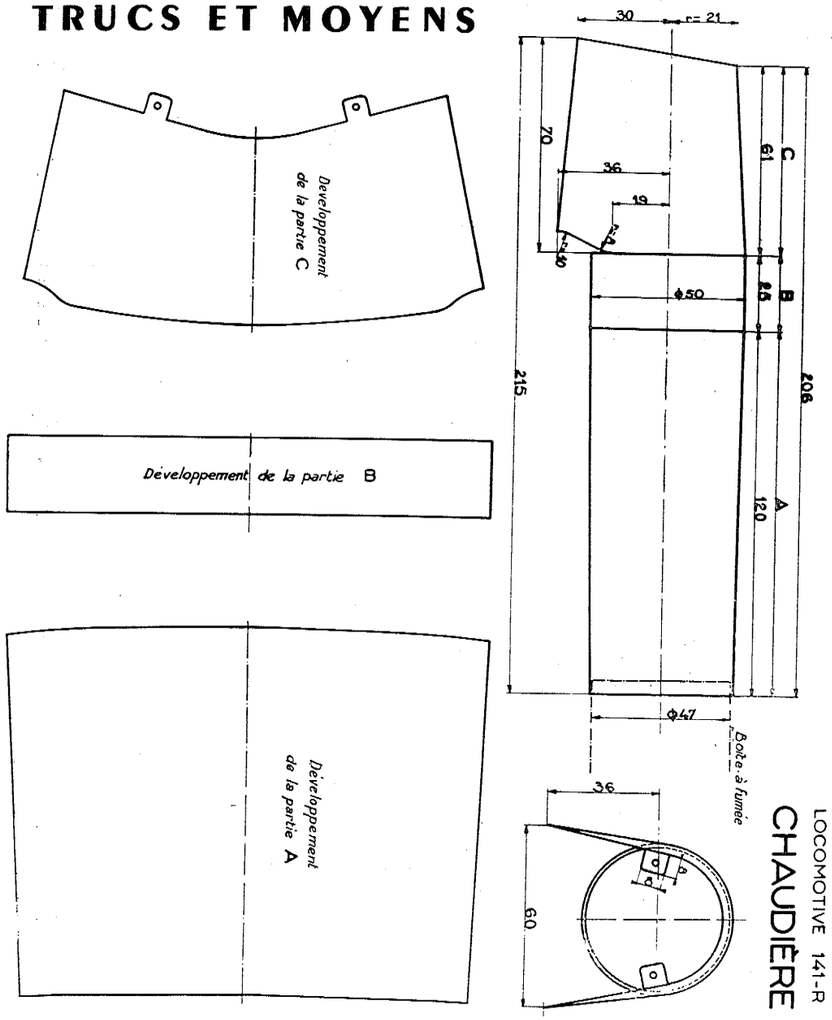
Savez-vous que...

Le 6 décembre 1901 une 220 Compound à 2 cylindres badoise, remorquant le train Orient-Express, ne s'est pas arrêtée à temps en gare de Francfort-sur-le-Mein.

Elle a défoncé les butoirs, est montée sur la plateforme des quais, a défoncé un mur, puis continuant sa course est entrée dans une salle d'attente où elle s'est enfin immobilisée devant deux voyageurs qui en ont été quitte pour la peur... et qui se sont soudainement trouvés comme pris dans un nuage...

C'est qu'en effet, sous le choc, la partie amovible de la cheminée dépassant le gabarit européen s'est détachée, la tige filetée de serrage du ressort de la soupape à balance située sur le dôme, arrachée, a libéré le fléau qui, à son tour, libéra la soupape qui s'est trouvée projetée dans l'atmosphère; la vapeur s'échappant par l'ouverture emplissait la salle d'attente.

TRUCS ET MOYENS



Monsieur de Roux qui nous a donné au mois de mai (n° 82) une très belle description d'une 141 R intégralement construite de ses mains, a bien voulu nous envoyer le plan détaillé de la chaudière de cette machine et nous l'en remercions vivement.

Nos lecteurs pourront à leur tour aisément construire cette locomotive dont le corps de chaudière en « wagon top » présentait des difficultés d'exécution. Divisé en trois parties A, B et C, ces figures montrent le développement des tôles formant le corps cylindrique. Ce plan est à l'échelle de 1/86e. Les amateurs en « O » n'auront donc qu'à doubler les cotes pour obtenir l'échelle du 1/43e.

Petites Annonces

TARIF : LA LIGNE
Annonce privée ..... 25 fr.
Annonce commerciale.. 35 fr.

1. **EXECUTERAIS** peinture artistique, paysage, marine, etc... en échange matériel roulant, échelle 1/43e. Faire offres à M. Cailleaux, 5, rue des Orfèvres, Sens (Yonne).
2. **RECHERCHONS** numéros suivants de la Revue Chemin de Fer (AFAC) : 81, 82, 83, 119, 124 et 128. Faire offres à Loco-Revue.
3. **A VENDRE** : tout ou partie, écart O, matériel EDOBAUD, très bon état, tracteur élect. 2C2, wagons, circuit complet. Ecrire à Coutan, 52, avenue d'Italie, Paris-13e.
4. **A VENDRE** : Réseau complet en état de marche sur table, écart. 23 m/m, paru sous le titre « Le P'tit Train de Chemillé », n° d'avril 49. Prix : 7.500 fr. plus port et emballage. Adresse : Bruchet, 156, rue Nationale, Chemillé (Maine-et-Loire).
5. **CEDE** en « O » : Locos L.R. 2D2 et Montagnarde à pastille et à pantos effectifs, aiguilles électro-mécaniques, rails, voitures, wagons. Ecrire à Barbot, 18, rue Brochant, Paris-17e.
6. **AMATEURS** bâtiments ferroviaires et de décoration, les Etabliss. ALERION, 1, rue de Presle, Paris-15e, viennent d'éditer un tarif illustré, envoi contre 60 fr. en timbres ou chèques postaux Paris 216-81.
7. **A VENDRE** : matériel O : une 231 P.O., une 231 P.L.M., une 030 Etat, nombreux wag. voyag., march. Etat neuf, jamais roulé. Ecr. G. Morel, 48, Faubourg de France, Belfort.
8. **VENDS HO** : Locomotive CC 7001 pour 5.000 francs. BB 8001 pour 3.500 fr. Autorail FNC 3.500 fr. Etat neuf, super-détails, moteurs Jacky 350 fr. Reaubourg, Limay (S.-et-O.), 7, rue d'Angleterre.
9. **OCCASION EXCEPTIONNELLE** : Vends Etat neuf 231 Jep, écart. O élect. avec tender : 4.500 fr. Moteur Hornby, écart. O, élect., bon état de marche sans roues, deux essieux : 800 fr. Tender 34P construit avec pièces Munier au 1/43e : 2.200 fr. Quelques éléments de voie, écart. O, long. 0,50, rail laiton plein, trav. à l'échelle, sans rail conduct. à 225 fr. par élément. Ecrire avec timbre à J. Heurtier, 57, rue d'Antrain. Rennes (I.-et-V.), possibilités d'échanges et d'arrangements.
10. **OCCASIONS SENSATIONNELLES** : Encore quelques lots de Documents Ferroviaires à enlever de suite, à moitié de leur valeur avant inventaire, Revues Françaises et Etrangères sur les Chemins de Fer réels et miniature. Documents divers. Catalogues. Plans, etc.... Colis A franco recommandé : 500 fr. Colis B franco recommandé : 750 fr. Colis C franco recommandé : 1.000 fr.
11. **RECHERCHE** nos 49 et 53 de « Loco-Revue ». Faire offre à R. Claude, Les Etangs-Secs, par Ardon (Loiret).
12. **A CEDER** absolument neuf : en O, 15 voitures et fourgons JF, 1.500 franco. Wagons march. de 350 à 1.000 fr., moteurs, pièces détachées et accessoires divers. En HO : 2 wagons march. Märklin modèle 1950, pièces détachées, Loco-Revue, Trains, Chemins de Fer, « Rail et Route », livres et plans divers. Ecrire : R. George, 1, rue de la Paix, Carrières-sur-Seine (S.-et-O.).
13. **A VENDRE** Lionel « O », forme électrique avec sifflet commandé du transformateur, train complet état neuf. Ionesco, 12, quai de Passy, Paris-16e, ⓣ Tro. 46.60.
14. **PETIT RESEAU** « **O** » compl. à l'échelle 10 m. voie trav. bois, 2 aig. butoirs, etc... équip. blocksyst. autom. 2 sign. lum. état neuf. Neuf absolu : Trans. 22 V lamp. tém. et régul. Train M.V. : Loco 020T « Free Lance » sup. dét. Voit. bois III, 2 ess. aménagé et éclair. Wagons : 2 couv. dont 1 à vigie et 1 avec feu rouge AR, 1 plat, 1 tomb. Ensemble très intéress. Prix très avantageux. Faire offre écr. Cuin, 45, rue Claude-Terrasse, Paris-16e.

POUR VOTRE BIBLIOTHÈQUE

POUR VOTRE DOCUMENTATION

UN VOLUME DU PLUS HAUT INTÉRÊT

LES LOCOMOTIVES A VAPEUR DE LA S. N. C. F.

par J. FOURNEREAU

Recueil de CENT planches sur papier couché au format 210×270, élégamment relié et comprenant :

a) Un aperçu historique sur l'évolution des locomotives;

b) Cent planches donnant pour chaque machine : un diagramme côté, une vue photographique et les caractéristiques principales;

c) Des tableaux de tous types de machines en service sur chaque région.

A TRAVERS LES CLUBS

FRANCE

PARIS. — Association Française des Amis des Chemins de Fer. Réunions amicales au Siège, gare de l'Est (sous-sol), tous les jeudis soirs, de 20 h. 30 à 23 h., et les samedis après-midi, de 15 h. à 19 h.

ASNIÈRES. — Section Modellistes : réunion tous les jeudis et dimanches, au Centre administratif et social d'Asnières. Stand de tir : jeudi de 21 h. à 22 h. 30; dimanche, de 9 h. à 10 h. 45.

AVIGNON. — Section régionale de l'A.F.A.C. Réunions amicales, visites d'installation S.N.C.F., etc. Renseignements : M. H. Etienne, 2 bis, route de Lyons, à Avignon. Tél. 27.48.

BORDEAUX. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section bordelaise a ses réunions amicales le 1er et le 3e samedi de chaque mois, à 15 h., au Café de France, place Tourny, salle spéciale au 2e étage.

BORDEAUX. — **Le Club des Modélistes bordelais est devenu une réalité. Tous les fervents du p'tit train se retrouvent le 2e et 4e samedi de chaque mois, chez M. Dufour, au 44 du cours Marc-Nouaux. Ils sont certains d'y trouver le meilleur accueil ainsi que la documentation la plus utile concernant la construction de modèles ferroviaires réduits, Loco-Revue, Mémento de l'Amateur, plans, photos, etc., etc.**

CLERMONT-FERRAND. — Assoc. des Amis des Chemins de Fer. — Délégué : M. A. Perreau, 14, rue d'Albou à Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

CLERMONT-FERRAND. — Club Clermontois des Amateurs de Chemins de Fer Miniature. Vu le nombre toujours croissant d'Amateurs, les réunions se feront dès maintenant les mardis et samedis soir, à 18 heures, chez M. A. Bouve, 27, rue Blatier, à Clermont-Ferrand.

DOUAI. — L'Association des Modellistes Douaisiens continue ses travaux et est heureuse de donner tous renseignements d'adhésion, etc... S'adresser à M. René Delsaux, 1, rue Saint-Nicolas, à Douai (Nord).

DIJON. — Pour tous renseignements, s'adresser à M. Costet, tabac, 25, rue des Forges, à Dijon.

GRENOBLE. — En vue de la formation d'un Club de Modèles Réduits Ferroviaires, les amateurs de la Région sont priés de se faire connaître à M. J. Ricaud, 1, rue Humbert-II, à Grenoble.

LILLE. — Section régionale de l'A.F.A.C. Réunions amicales Renseignements : G. Toussaint, 13, rue de Roubaix, Lille. Tél. 306.77

LILLE. — Section Modélistes. Réunions amicales; pour tous renseignements, s'adresser à M. Olivier, 278, rue Gambetta, Lille.

LYON. — L'Association des Modellistes Ferroviaires du Lyonnais (A.M.F.L.) est née, ses statuts déposés et acceptés. Ses membres fondateurs sont gens actifs et réalisateurs et vous attendent. Plus nous serons nombreux, plus nous ferons de belles choses : construction de circuits d'essai de l'A.M.F.L. en O et HO, visites, sorties; etc... (suivre les communiqués). Réunions 2e et 4e Mardi de chaque mois, à 20 h. 30, chez M. Charras, 20, rue Hénon (Croix-Rousse), et renseignements à M. Vedrenne, 161, avenue de Saxe.

LYON-A.F.A.C. — Réunion 1er et 3e lundis de chaque mois, 51, rue de la Bourse. Section de Modélistes. Section de Tramways. Pour tous renseignements, s'adresser au Président M. Paillard, 15, rue de Condé, à Lyon, ou au Trésorier, 12, avenue de la Gare, La Demi-Lune (Rhône).

MARSEILLE. — Section régionale de l'Afac. Réunion tous les jeudis, de 18 h. 30 à 20 h., 30, rue Benedit, Marseille.

MODELLISME CLUB DE PROVENCE. — Les amateurs sont priés de se faire connaître à M. Picano, 18, cours Lieutaud, Marseille.

MONTAUBAN. — Tous les amateurs désireux de se grouper sont priés de prendre contact avec M. E. Cassan, 26, rue Denfert-Rochereau, Montauban (Tarn-et-Garonne).

MONTPELLIER. — Il est rappelé aux membres de l'A.F.A.C. de la région de Montpellier qu'une permanence provisoire est assurée tous les soirs aux Ets **Les Maquettes Jop,** rue Foch, à Montpellier. Tous les amis et sympathisants sont cordialement invités.

MODÈLE-CLUB MULHOUSE, 28, rue du Runtz, Mulhouse (Haut-Rhin). — Réunions mensuelles tous les premiers mardis du mois, à 20 h. 30, au siège du Club. Tous les sympathisants y sont cordialement invités. Permanence tous les mercredis soir, à 20 heures, et les samedis, de 15 à 18 heures.

NANCY. — **Association des Modèlistes Lorrains.** Les amateurs et constructeurs de modèles réduits sont priés de se faire connaître à M. Remarck, 15, aven. Anatole-France, à Nancy, secrétaire de l'A.M.L. Association déclarée à la Préfecture de Meurthe-et-Moselle. Réunion d'information, visites S.N.C.F., etc...

NANTES. — Délégué de l'Assoc. Franç. des Amis des Chemins de Fer : M. G. Hervouet, 9, rue Lafayette, Nantes.

NIMES. — Le Club des Modélistes Ferroviaires Nimois est officiellement constitué. Président : M. M. Coste. Siège social et permanence chez M. M. Sals, 4, rue de la Monnaie, Nîmes. Tél. 25-31. Pour tous renseignements, écrire ou téléphoner au secrétaire : M. Sals, à l'adresse ci-dessus.

ORLÉANS. — Section Orléanaise de l'A.F.A.C.: réunion tous les premiers mardis de chaque mois, à 21 h., dans notre nouveau local situé en gare d'Orléans, quai A, au-dessus du local de la S.A.C.O. Une carte d'accès au quai est délivrée spécialement aux membres de la Section afin d'aller aux réunions. En cas de mardi tombant un jour férié, la réunion est reportée au mardi suivant. Réunion de 21 h. à 24 h.
Délégué régional : M. Pierre Schwaederlé, 21, rue des Charretiers, à Orléans. — Délégué adjt : M. Bernard Laumonier, 5, boulevard Motte-Sanguin, Orléans. — Permanence et dépositaire de « Loco-Revue », « Modèles Ferroviaires », « Chemins de fer », chez Jean Grelli r, membre de l'A.F.A.C.; Radio-Sonore, 21, rue Charles-Sanglier, Orléans. — Pour tous renseignements, s'adresser au délégué adjoint : M. B. Laumonier, 5, boulevard de la Motte-Sanguin, Orléans. Tél. 45.97.

ROUEN. — Les amateurs modellistes se retrouvent, le samedi après-midi, chez M. P. Buquet, 241, rue du Renard

STRASBOURG. — Assoc. Franç. des Amis des Chemins de fer. Délégué : M. J. David, 30, rue Oberlin, Strasbourg.

TOULOUSE. — Association Franç. des Amis des Chemins de Fer. La section toulousaine a ses réunions amicales le 1er samedi de chaque mois à la bibliothèque S.N.C.F. (ancienne gare du Sud-Ouest : ligne de Castres, près de la gare de Messageries, boulevard de la Gare). Réunions à 21 h. Pour toute autre information, s'adresser au Dr Desrus, 35, route de Blagnac. Tél. 242.88

SUISSE

GENEVE. — Club Genèvois de Trains Miniatures. Réunion du Club le 2e et 4e lundi de chaque mois. Local : 14, rue Malatrex à Genève. Bienvenue à tous les amateurs.

NOTE IMPORTANTE. — Nous rappelons à MM. les Secrétaires de Club, qu'ils doivent nous faire parvenir tous communiqués le 15 du mois précédent la date de parution du numéro dans lequel doivent figurer leurs avis.

PRODUCTION SOLOGNOTE DE MATÉRIEL FERROVIAIRE ET SYLVESTRE
EN RÉDUCTION POUR LES ECARTEMENTS H0, 00, 0 ET I

René CLAUDE

MODELMAKER

Domaine des ETANGS-SECS, par ARDON (Loiret)
Téléph. 9 à Mézières-les-Cléry

« L'Ile Enchantée », décor réalisé par M. R. Claude

Quelques articles extraits du Tarif général :

Arbres, façon pin maritime, de 3 cm. à 30 cm. de hauteur. Prix variant de **15** à **60 fr.**
Citronnier ou Oranger avec fruits . . . . . **110 fr.**
Palmier Kentias . . . . . **22 fr.**

Grand choix de plantes naines, arbustes, jonc des marais, gerbes de blé, balles de paille, stères de bois, tas de fagots, etc...

En vente dans toutes les Maisons spécialisées et aux
Etablissements J. FOURNEREAU, à Montchauvet (S.-et-O.)

Sur demande, envoi du Tarif 1949 contre 18 francs en timbres-poste

Etabts FOURNEREAU

C.C.P. 1577-38 PARIS **MONTCHAUVET (S.-et-O.)** R. C. 152e Mantes
TEL. : 19

S.A.R.L. au capital de 500.000 fr.

MAQUETTES ET MODÈLES RÉDUITS DE CHEMINS DE FER

Le plus GRAND CHOIX de pièces détachées en Ecart: O

MOTEURS — BOITES DE CONSTRUCTIONS — MATERIEL FIXE

Catalogue général illustré .. .. **150 fr**

ADDITIF AU CATALOGUE GÉNÉRAL 1949

Blocs moteurs type A.50 (page 2-04)

		Fr.
A-50 301	Bloc moteur à 3 essieux avec roues de 35 à 42 m/m Br.	5.750
» 401	Bloc moteur à 4 essieux avec roues de 35 à 42 m/m. Br...	6.500
» 202	Bogie moteur BB type Als-Thom, côtés de bogies bronze..	7.500
» 202 P	Bogie porteur type Als-Thom, côtés de bogies bronze..	1.500
» 302	Moteur 3 essieux complet avec distribution type 231..	6.750
» 303	Moteur 3 essieux pour Diesel, roues de 30 m/m, côtés de bogies bronze	9.000
» 303 P	Bogie porteur pour Diesel, roues de 30 m/m, côtés de bogies bronze	1.500
» 402	Moteur 4 essieux pour 2D2 avec roues pleines..	6.500
» 403	Moteur 4 essieux articulé, pour 2D2 (2 moteurs)..	11.000
» 404	Moteur 4 essieux pour autorail type Bugatti, roues de 16 m/m.. ..	10.800
» 404 P	Bogie porteur pour autorail type Bugatti, roues de 16 m/m.. ..	1.200

N.B. — Ces prix comprennent une cellule inverseuse par moteur.

Tous autres types sur demande

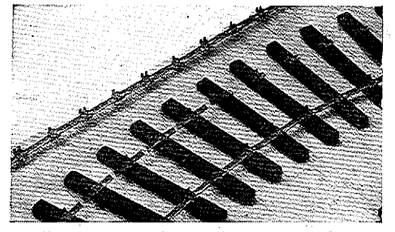
Page 3-02 — PIÈCES DÉTACHÉES

		Fr.
	Page 3-02	
792-2	Relais à double contacts inverseurs pour signaux	450
	Page 4-03	
562	Electro d'aiguille à 2 enroulements et verrouillage, 20 v.	650
555	Glissière pr lame d'aiguille	10
543/4	Pointe de cœur moulé avec contre-rails R. 90, D. ou G.	150
541/1	Pointe de cœur moulée R.2M	100
541/2	Pointe de cœur moulée R.3M	100
542/1	Pointe de croisement A....	125
542/2	Pointe de croisement B....	125
	Page 4-03	
AS 104	Bande de selles-tirefond montée sur traverses normales avec bande pr rail central	160
	Page 5-01	
134/5	Aérateur WL	20
12/4	Cabine et devant de Cabine 230-G bronze.....	325
	Page 5-02	
21/8	Cheminée 230-G PO.....	50
19-3	Chassis de 230-G PO (3 pièces bronze)	800
22/2	Cloche de tender laiton....	35
E.22-2	Côté de bogie BB br. type Als-Thom	250
E.103-5	Côté de caisse BB (type Als-Thom)	1000

		Fr.
	Page 5-03	
27-5	Déflecteurs 230-G PO la pai.	250
30-10	Dôme 230-G PO	60
171	Ecusson W.L. gravé.....	35
35-2	Injecteur br.	30
35-3	Isolateurs pantos, le jeu de 8	50
	Page 5-04	
43-5	Phare de 2-D-2	20
	Poignée de Portière	2
70-1	Ressort à lames bronze.... (factice)	20
1051-2	Ressort pantographe	10
49-5	Régulateur bronze	10
51-9	Sablière 230 G PO	50
	Page 5-05	
135/2	Vigie fourgon W.L.	120
134-5	Ventilateur P.L.M.	50
	Page 5-06	
	Bielle motrice 230-G ou 141-P	50
	Page 5-07	
251/1	Ressort pr frotteur latéral..	10
	Page 5-07 bis	
1075	Cardan pr moteur A.50 et tout autre usage, alésage 4 m/m	220
1060	Platines 3 essieux nus pour moteur A.50	300
	Page 5-08	
	Roue dentée 21 dents	35

Agent exclusif pour la Belgique : **M. DE CUYPER. « Les Modèles D.G.H. » 24, rue de la Bienfaisance, BRUXELLES**

N.-B. — Expédition franco de port et d'emballage pour toutes commandes dépassant 1.000 francs. (Taxes en sus 2.50 %).



Deux façons de monter une courbe.

En préparation : même modèle pour H0.

Echantillon contre 20 fr. en timbres

« ART ET SCIENCE »

64, rue Gambetta, VILLIERS-LE-BEL (S.-et-O).

*

En vente aux adresses suivantes :

PARIS, SEINE, SEINE-ET-OISE

AIR-MER, 17, rue de Belzunce (10e).
ALBOUY, 12, rue Custine (18e).
ALLARD, 72, rue d'Amsterdam (9e).
KILOMÈTRE 108, rue de Turenne (4e).
T.A.B., 6, rue Calmels (18e).
LABO-MODÈLE, 32, rue Henri-Martin, à COLOMBES.
Etablissements FOURNEREAU, à MONTCHAUVET (S.-et-O.).

Pour construire **rapidement** des

Voies Réelles et Précises

DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR les Traverses et Selles « TIRE-FOND »

— ART ET SCIENCE —

* *

Départements :

A.M.R.A., 28, rue Saint-Sébastien, à MARSEILLE (B.-du-Rh.).
BAISSADE, 18, cours Lieutaud, à MARSEILLE (B.-du-Rh.).
BIGOT, 68, avenue de Saxe, à LYON, IIIe (Rhône).
BOUVE, 27, rue Blatin, à CLERMONT-FERRAND (P.-de-D.).
BUQUET, 241, rue du Renard, à ROUEN (Seine-Inférieure).
DUFOUR, 44, cours Marc-Nouaux, à BORDEAUX (Gironde).
Max ELOY, 12, rue de la République, à AMIENS (Somme).
MATHIEU, 18, rue Alphonse-Karr, à NICE (Alpes-Maritimes).
OLIVIER, 278, rue Gambetta, à LILLE (Nord).
TELLIER, 19, rue Pavée, à ELBEUF (Seine-Inférieure).
BENELUX : **LES MODELES D.G.H.,** 24, rue de la Bienfaisance, BRUXELLES.
SUISSE : **TOUS MODÈLES RÉDUITS,** 19, place Montbrillant, GENÈVE.

BARBES-LUMIÈRE

G. ALBOUY

12, Rue Custine, PARIS (18e) Métro: Château-Rouge

NOUVEAUTÉS NOEL

H0 EXTRAIT DU CATALOGUE

P.M.P. 8001-BB :	
avec nouveau panto	5.400
à construire	3.900
P.M.P. Autorail « La Flèche du Jura »	4.900
P.M.P. Wagons voyageur, type OCEM et Nord, 1re, 2e, 3e ou mixte	1.350
P.M.P. Voiture couchette	1.425
A-41. Profilé acier, le mètre.....	28
0100. Tracteur BDR à construire	750
0100-A. Châssis moteur complet pour BDR	1.200
C-402. Dépôt 2 locos à construire	660
C-5. Arbre genre pommr à ficher	30
« 0 » Rail laiton, le mètre.....	60

Toutes les pièces détachées Fournereau

Pour les fêtes : les trains et accessoires Hornby, L.R., J.E.P., B.L.Z.

Ecrivez-nous en joignant trois timbres pour recevoir notre Catalogue illustré.

Tous les modèles réduits Avions, Bateaux

Pendant les fêtes, tous les envois seront faits « franco de port et d'emballage ».

BENELUXIENS

— MODÉLISTES & AMATEURS —

J.-R. EDOUARD

94, avenue Albert, BRUXELLES, Tél. 4325.09

Grossiste et concessionnaire exclusif BENLUX vous présente : **Ech. H0/00**

VB : Elements de voie (s'adaptent aux autres fabr.) et wagons de marchandises super-détail.
FMP : Locos BBIOI, BB 8001, Boer, Autorail.
Miniatrain : 2 C2, 141 P, 231 P, voitures.
Martin : voitures voyageurs.
Oméga : wagons marchandises en plastique.
Ateliers Cropsy : Maquettes et décor, réseau.
Mathe : signaux.
Airmer : accessoires divers.
R. Claude : décoration sylvestre.
Midlin Models : accessoires de voies.
Le Disque Rouge : signalisation. **Ech. O.**
HAG superbe Re 4/4 et voitures.
Gerard : moteurs Ajax 4,20 et 110 V.
Spécialités : Leu thold et Co : Tous les profilés, rail OO, O, I et U, I, L, T, —, O, laiton, petite visserie et quincaillerie.
Poteaux et catenaires O et OO (Bruxelles-Charleroi).
Constructions de voies et maquettes.
Rail OO maillechort ech. NMRA.
J.M. Chauquet : décolletage automatique.
Munier : locos, voitures, acessoires.
Gil : canots, accessoires, bateaux.
Miba Reporter : Magazine ferroviaire.

PRINCIPAUX REVENDEURS dépositaires :
Bruxelles : M. Ferber, rue Saint-Jean, 46.
Brand Fres, rue Marché-aux-Herbes, 60.
Liger-Belair, 220, Ch. de Wavre.
Aviatic, 252, Ch. de Waterloo.
Minimecanic, rue de Nancy.
Anvers : Standard House, 12, r. des Tanneurs
Gand : Maes, 1, rue Savaen.

Les Modèles D.G.H.

Rue de la Bienfaisance, 24
BRUXELLES-NORD
Reg. Com. Bruxelles 164.530

En plus de notre propre fabrication, nous sommes en mesure de fournir de stock de Bruxelles les principaux articles fabriqués par les firmes dont nous sommes Agents exclusifs :

ETABL. FOURNEREAU : BB Belge en « 0 ». Moteurs. Boîtes de constructions. Pièces détachées.
V.-A. ANTAL : Locos P.L.M. 231-H et voitures S.N.C.F. en H0.
ATELIER 73 : Pièces bronze pour locos en 0.
BAVERET : Moteurs et bogies-moteurs en 0.
J. L. : Boîtes de construction de matériel roulant en H0.
REAUBOURG : Pièces bronze pour locos en H0.
T.A.B.-GERARD : Toutes pièces détachées et moteurs en H0.
ART ET SCIENCE : Traverses bois pour 0 et H0.
G.E.M. - GIOCCATOLI ELETTRO MECCANICI : Trains électriques complets et accessoires en 0 et H0.
D.G.H. : Pièces détachées en 0 et H0. BB 101 belge en H0. Bogie moteur en H0.

Envoi de notre catalogue illustré contre 20 fr. belges en timbres-poste

Maquettes et Modèles à l'échelle pour tous usages. — Jouets scientifiques

Éditions LOCO-REVUE

TOUT CE QUI CONCERNE LES CHEMINS DE FER RÉELS ET MINIATURE

Place de l'Eglise (Tél. 19) — MONTCHAUVET (S.-et-O.).
C. C. P. 2081-39 Paris — **R. C. Mantes 7180**

EDITIONS « LOCO-REVUE » :

Nouveau Catalogue, édition juin 1950 ..... Franco **30** »

NOUVEAUX PLANS : SUD-OUEST

1312 - Loco Electrique, type CC n° 7001	**100** »	**1305 - Loco Electrique**, type BB (Boîte à sel)	**75** »

E S T

111 - Voitures à bogies, à portières latérales, type T.P., 1re cl.	**60** »	114 - D° 3e classe, avec vigie.....	**60** »
112 - D° 2e classe	**60** »	**121 - Voit. métal.** à bogies, 1re cl..	**60** »
113 - D° 3e classe	**60** »	**122 - Voit. métal.** à bogies, 2e cl..	**60** »
		123 - Voit. métal. à bogies, 3e cl..	**60** »

	Prix	Franco	
Loco-Revue, année 1947, nos 46 à 50. Le numéro.....	**50** »	**50** »	
Loco-Revue, année 1948, non reliée.....	**660** »	**680** »	
Loco-Revue, année 1949, non reliée.....	**750** »	**770** »	
Reliure mobile pour l'année	**350** »	**450** »	R (1)
Mémento de l'Amateur, par J. Fournereau, 2e édition, revue, corrigée et augm. Broché : **400** ». Franco : **475** ». Relié..	**500** »	**575** »	R (1)
Album des Locomotives à Vapeur de la S.N.C.F., par J. Fournereau. Description de Cent machines avec photos et plans.....	**1.000** »	**1.200** »	R (1)

PORT ET EMBALLAGE EN SUS (1) envoi recommandé

Pour votre Documentation

RAIL ET ROUTE
Revue mensuelle illustrée des Chemins de Fer Français et Etrangers et de Documentation sur les Transports routiers.
Le numéro : **75 fr.**

MODEL RAILWAY NEWS
Revue mensuelle de langue anglaise sur les modèles réduits de chemin de fer.
Le numéro : **60 fr.** franco

Catalogues anglais de modèles réduits et pièces détachées

Bassett-Lowke en « O »	**70 fr.**
» en « OO »	**70** »
Peco en « OO »	**70** »
Hambling's en « OO »	**70** »
Evans en « O » et « OO »	**70** »
Leeds Model Co en « O »	**70** »
Millbro	**70** »
Walkers and Holtzapffel « O » et « OO »	**70** »

(suivant disponibilité)

Aux Editions LOCO-REVUE
MONTCHAUVET (S.-et-O.)

TOUS TRAINS MINIATURE
* *
TOUS ECARTEMENTS
* *
NEUF ET OCCASIONS
* *
PIECES DETACHEES
HO et **O**
* *

J.-R. ALLARD & Cie

72, r. d'Amsterdam
Paris - Saint-Lazare
* *
AMATEURS !
nous avons ce que vous cherchez !
— TIMBRE POUR RÉPONSE S. V. P. —

REVENDEURS

Economisez votre temps en groupant vos commandes pour tout ce qui concerne le matériel « O » et « HO » de la pièce détachée à l'ensemble complet en vous adressant au seul spécialiste

F. MOTZ, 36, rue Scheffer, PARIS (16e) - Passy 61.09
Représentant de :

« MINIATRAIN ». Nouveau moteur sur « 2C2 », « 141 P » et « 231 P ». Inversion de marche à main ou automatique par poste de commande à redresseur.
« V. B. ». Tous éléments de rails. Ligne caténaire. Wagons marchandises.
« LA MAQUETTE D'ART ». Bâtiments, accessoires, plateaux complets pour amateurs et vitrines animées.
« M. D. M. ». Personnages et accessoires.
« M. G. ». Boîtes de voitures voyageurs. Voiture impériale banlieue.
« J. L. ». Boîtes de construction de wagons et pièces détachées.
« D. S. ». Plans et pièces détachées en 0.
« MOREL ». Moteurs électriques JAKY en 0 et H0.
« LES ATELIERS CROPSY ». Boîtes de construction de bâtiments et pont tourn't.
« Editions DOCUMENTS et COLLECTIONS D'ART ». Les chemins de fer modèles aux écartements 0 et H0. « Les Modèles Ferroviaires », nouvelle revue modelliste. « Les Locos vapeur » par régions, etc...

Livraison et facturation par les Fabricants

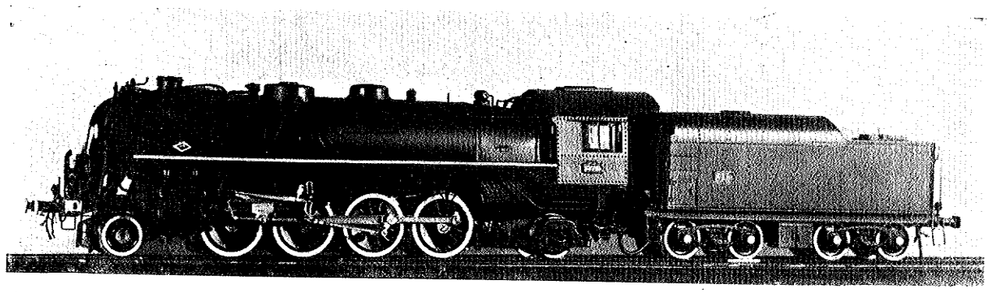
Liste complète et tarifs avec dépliants illustrés, contre **50 fr.** en timbres
Bureau et Echantillons : 10 bis, **rue de Châteaudun. TRU 33-53**
Prière d'y adresser toute correspondance

A L'OCCASION DES FÊTES.....

MUNIER, Constructeurs, 21, avenue de la Marne COMPIÈGNE (Oise)

***présentent la* LOCOMOTIVE 141 R et son TENDER 30 R**

Ecartement :
O = 32 m/m



Echelle :
1/43e

Il n'est pas besoin de présenter aux lecteurs de LOCO-REVUE la célèbre locomotive construite en Amérique au lendemain de la Libération. 1323 locos de ce type assurent sur tout l'ensemble du réseau français un service très dur, sans défaillances.

La maquette de cette splendide machine, tout en bronze fin et laiton 1° titre, reproduit avec une rigoureuse exactitude le prototype dans ses plus petits détails. C'est la maquette la PLUS SUPERDÉTAILLÉE actuellement sur le marché.

La construction en est néanmoins très facile. TOUTES les pièces nécessaires sont contenues dans la boite et sont classées suivant l'ordre de montage correspondant à une notice extrêmement détaillée, abondamment illustrée de dessins perspectifs et d'ensemble, de croquis de détails pris sur une locomotive réelle permettant à l'Amateur méticuleux de mettre **exactement** en place **tous** les accessoires, tuyauteries, etc. Trois photos d'une maquette terminée complètent la documentation.

Cette machine, terminée tourne sur un rayon de **90 CENTIMÈTRES.**

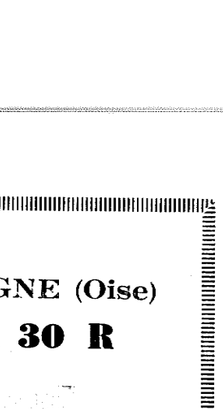
Elle peut être livrée dans TOUTES les sous-séries de construction (à préciser à la commande).

PRIX de la boite de construction de la locomotive 141 R et du Tender 30 R :
Avec Stocker et tender à charbon : 17.000 fr. — Avec tender au fuel : 16.000 fr.
PRIX de la Locomotive et du Tender montés, peints et décorés :
Avec Stocker et tender à charbon : 53.000 fr. — Avec Tender au fuel : 52.000 fr.

Ces prix s'entendent sans moteur, mais avec tous engrenages et vis sans fin. Tout excellent moteur convient à cette machine (Moteur Baveret, Moteur A-50 Fournereau). Autres fabrications : **Locos, Voitures, Accessoires, etc.** Tarif : **25 francs.**

TRAINS JEP

CINQUANTE ANNÉES - DE SUCCÈS -



Depuis cinquante ans, les trains **JEP** mécaniques et électriques, les premiers des trains jouets français, font la joie des enfants.

Les trains **JEP** sont de véritables modèles en réduction, d'une précision parfaite et d'un fini merveilleux, des grands trains en circulation sur les réseaux français.

En plus d'une gamme très complète en voie 0, **JEP** présente maintenant tout un ensemble en voie 00, loco aérodynamique 232, wagons voyageurs et marchandises de toutes sortes, rails, croisements, aiguilles, signaux et de nombreux accessoires.

Demandez nos catalogues.

LE JOUET DE PARIS, 39, boulevard Beaumarchais, PARIS (3e)

THE MODEL RAILWAY NEWS

Revue mensuelle sur les modèles ferroviaires de Grande-Bretagne
32 pages. Format 18×25
Très nombreux clichés et diagrammes sur beau papier couché
Le numéro : **60 fr.** franco. — Abonnement annuel : **600 fr.**

AU MAROC :

LA MAQUETTE

MODÈLE RÉDUIT SERVICE
Rue des Vosges Aguedal-RABAT
CATALOGUE TRAINS — AVIONS — BATEAUX — CONTRE 30 FRANCS EN TIMBRES

MODEL RAILROADER

La Revue Mensuelle sur le Modèle Réduit Ferroviaire la plus importante du monde entier

Le numéro : **180 fr.** franco
Numéro spécimen : **130** francs, franco
AUX EDITIONS « LOCO-REVUE »
MONTCHAUVET (S.-et-O.).

LABO-MODÈLE

J. LAGADEC

Tout ce qui concerne les « P'TITS TRAINS »
à COLOMBES
32, rue Henri-Martin, 32

FERROVIE

NOUVELLE REVUE TECHNIQUE DU MODELISME FERROVIAIRE ITALIEN
N° 3. — Février 1950. 32 pages. Format 19×28. Photos, plans, Schémas, indispensables aux Modélistes
Franco : 300 fr.
Dépositaire exclusif pour la France : EDITIONS LOCO-REVUE

SOCIÉTÉ P. M. P.

Fabricant

65-67, BOULEVARD BINEAU — NEUILLY-SUR-SEINE — Tél. Maillot 16.67

NOUVEAUTÉS 1950

VOITURES GRANDES LIGNES TYPE O.C.E.M.

Reproduction fidèle (tout métal) des voitures grandes lignes de la S.N.C.F., longueur 27 cm., fenêtres vitrées, soufflets, roues massives acier noir, suspension à ressorts des bogies attelage-dételage automatique (licence V.B.) inscriptions à l'échelle.

Réf. :	501	1re classe 8 compartiments.
	502	2e classe 9 compartiments.
	503	3e classe 10 compartiments.
	504	2e classe 6 compartiments et fourgon.

RAME NORD :

Mêmes spécifications que la rame O.C.E.M., aérateurs de toit, bi-coniques.

Réf. :	511	1re classe 8 compartiments.
	512	2e classe 9 compartiments.
	513	3e classe 10 compartiments.
	514	2e classe 6 compartiments et fourgon.

Prix de la voiture : **1.350 francs.**

Rails amateurs, profilé plein maillechort, parfaite imitation du ballast, un tire-fonds par traverse, longueur 19 cm., diamètre du cercle : 1 mètre.

Réf. :	301	Droit entier	165 francs
	302	Droit demi	120 »
	303	Droit quart	90 »
	311	Courbe entier	165 »
	312	Courbe demi	120 »
	313	Courbe quart.....	90 »
	314	Courbe entier prise de cour.	195 »
	321	Heurtoir monté sur 1/2 droit	270 »

AIGUILLE DROITE — AIGUILLE GAUCHE

Prix non encore définis, mais qui vous surprendront agréablement.

LES PRODUCTIONS DE L' "ATELIER 73"

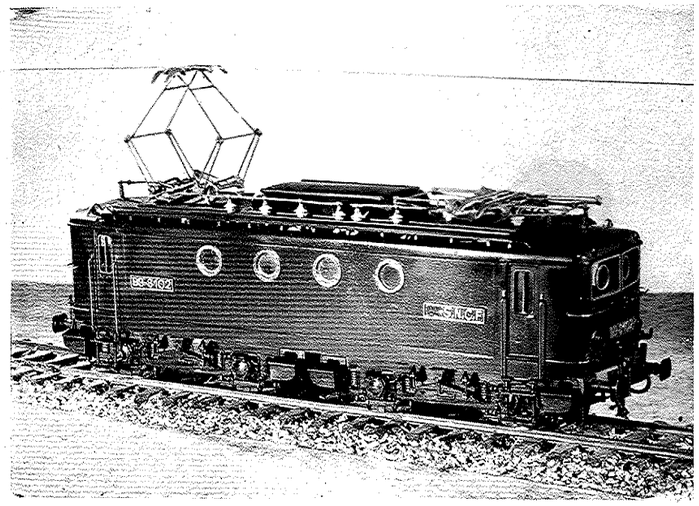
R. VARIN, Mécanicien-Constructeur

Permettent aux Amateurs la réalisation des plus jolies maquettes.

LIVRABLE DE SUITE en « O »

En ensemble ou séparément, toutes les pièces « super-détails », en **bronze fin,** pour : **Locos 141 P, 231 G PLM, 030 T et BB 8001.**

Distributeur pour le Benelux : M. DE CUYPER, « Les Modèles D.G.H. »
24, rue de la Bienfaisance, Bruxelles



BB 8001.

Voitures Est ou Etat à deux essieux (suspendus). **Bogies Pensylvania et Diamond,** à ressorts agissants, et grande quantité de pièces pour écartement « O », **tout en bronze fin.**

EXPOSITION ET VENTE : KILOMETRE 108
108, rue de Turenne - PARIS (3e) Turbigo 64-79
Et dans les principales maisons spécialisées

KILOMÈTRE 108

108, RUE DE TURENNE — **Turbigo 64-79**
PARIS (3e) — **Métro : Filles-du-Calvaire**

TOUTES FOURNITURES POUR MODELES REDUITS ET MAQUETTES DE CHEMINS DE FER

Toujours en stock en « 0 »

Les productions R. VARIN en boites de construction ou en détail : 141-P, 231-G P.L.M., 030-TB, BB-8001, 2-D-2 502. Voitures Est à deux essieux suspendus.

Bogies Pensylvania et Diamond à ressorts agissants.

ROUES DE WAGONS EN ACIER DECOLLETÉ de précision.

Roues motrices et porteuses tous diamètres (bronze).

NOUVEAUTE : Berceau bronze pour montage en boggies du moteur A-50 Fournereau, montage facile, puissance extraordinaire, souplesse, silence.

CARTER A BAIN D'HUILE, monté avec couple 1/15 ou 1/20 avec un essieu et arbre pour moteur, peut servir pour tous types « vapeur ». — RHEOSTATS, TRANSFOS, redresseurs toutes puissances, modèles impeccables; ce qui se fait de mieux. — PROFILE et traverses 0 et H0. — VOIE BATIMETAL. — PEINTURES MATES, NOIR, VERT, MARRON. — Pistolets.

TOUTES LES PRODUCTIONS DES ETABLISSEMENTS FOURNEREAU. En boites de construction ou en détail. Plans et librairie.

Conseils et renseignements par Ingénieurs spécialistes tous les jours, de 10 h. 30 à 12 h. et de 15 h. 30 à 19 h. — Catalogues « 0 » et photos des 141-P, 231-G 030, BB-8001, contre 30 fr. en timbres. Listes H0 contre 15fr. — **Franco de port** à partir de 1.000 fr.

A partir de septembre, tous les mois un article sacrifié.

LA MAISON DES TRAINS

S. A. R. L. au Capital de 50.000 francs

24, Passage du Havre - PARIS (9e)

Metro Caumartin (à l'entresol, pas en boutique)

Téléphone : Trinité **13.42**

Pour la fin d'année : EFFORTS SANS PRÉCÉDENTS

Plus de 100 boîtes de Trains complets dans les marques suivantes :

J.E.P. - Son train en 0, le réputé Flèche d'Or; son ensemble en 00, loco type 232 et voitures aérodynamiques.
HORNBY - La marque préférée des jeunes, ses prix étudiés.
L.R. - Sa jolie gamme de trains robustes à marche automatique.
B.L.Z. - Ses fameux trains type New-York Central en 0 et Pensylvania en H0.
MARKLIN. - La marque de réputation mondiale. (Importation très limitée).
P.M.P. - La jeune et dynamique firme française présente son nouveau train complet H0, motrice type BB-8001, marche automatique.
T.A.B. - Sa nouvelle et magnifique 2-D-2 H0 sur moteur 5 pôles, doux et extra puissant.
ANTAL. - La marque de l'amateur pour le H0, ses remarquables et inégalables Pacific 231-G.
MINIATRAIN. - Sa gamme très complète de machines pour amateur H0 : 262, 141-P, 231-P, 240-P et 150.
V.B. - La marque du rail et du wagon en H0. Qualité et réalisme. Ligne aérienne.
Etabl. FOURNEREAU. - Tout pour l'amateur en 0. De la pièce détachée aux plus belles maquettes. Un gros succès : son nouveau moteur A-50.
LIONEL. - Nous pensons pouvoir présenter les dernières créations (sensationnelles) de cette firme dans le courant de la saison.

CATALOGUES O : 25 fr.; H0 : 25 fr.; V.B. : 45 fr.; Etabl. Fournereau : 165 fr.

TOUT POUR LE TRAIN MINIATURE
O et HO

REMICO

54, Rue de Miromesnil

— Anjou 71-20 —

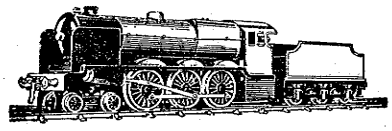
MÊME DIRECTION :
128, avenue de Neuilly
NEUILLY-SUR-SEINE - Maillot 99.32

17, rue Nationale
EVIAN-LES-BAINS (Haute-Savoie)

vous offre le plus grand choix de modèles réduits.

BOITES DE CONSTRUCTION ACCESSOIRES - PIÈCES DÉTACHÉES - TRAINS - BATEAUX AVIONS - MOTEURS EN TOUS GENRES

SCALE MODEL RAILWAYS

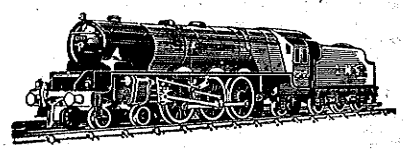


Locomotive à vapeur « Super-Entreprise »

Améliorez le parc de votre réseau et rendez-le « International » en y adjoignant une locomotive des chemins de fer anglais. Le dernier catalogue des Ets Bassett-Lowke, qui vous sera envoyé contre la somme de UN Shilling, vous donnera la description de dir modèles différents de locomotives fonctionnant soit par mouvement d'horlogerie, soit à la vapeur, soit électriquement.

De plus, les Ets Bassett-Lowke seront heureux de vous adresser gracieusement leur liste de publications relatives aux chemins de fer miniature. Veuillez leur écrire en spécifiant « Publications Brochure » B.P. 115 qui vous sera envoyée à réception de votre lettre.

BASSETT-LOWKE LTD
NORTHAMPTON - ENGLAND
LONDON - 112 HIGH HOLBORN, W. C 1



Locomotive "Royal Scot" du L.M.S. (Electriquea mouvement d'Horlogerie)

Le Gérant : Ch. OLIVIER Dépôt légal 4e trimestre 1950. S. N. P. R. - IMPRIMERIE COMMERCIALE 6, rue de l'Hôpital - ROUEN